

第九十四回国会 衆議院 運輸委員會 議 録 第 四 号

昭和五十六年三月二十四日(火曜日)

午前十時三十一分開議

出席委員

委員長 小此木彦三郎君

理事 加藤 六月君 理事 関谷 勝嗣君

理事 檜橋 進君 理事 宮崎 茂一君

理事 福岡 義登君 理事 吉原 米治君

理事 西中 清君 理事 中村 正雄君

理事 阿部 文男君 理事 上草 義輝君

理事 片岡 清一君 理事 木部 佳昭君

理事 佐藤 文生君 理事 近岡理一郎君

理事 永田 亮一君 理事 浜野 剛君

理事 林 大幹君 理事 古屋 亨君

理事 三塚 博君 理事 箕輪 登君

理事 水野 清君 理事 山村新治郎君

理事 井岡 大治君 理事 伊賀 定盛君

理事 小林 恒人君 理事 浅井 美幸君

理事 小沢 正義君 理事 三浦 久君

理事 四ツ谷光子君 理事 中馬 弘毅君

出席國務大臣

運輸 大臣 塩川正十郎君

出席政府委員

運輸大臣官房長 角田 達郎君

運輸省港湾局長 吉村 眞事君

運輸省鉄道監督 杉浦 喬也君

運輸省鉄道監督 永光 洋一君

運輸省航空局長 松井 和治君

委員外の出席者

運輸大臣官房審 議官 小林 哲一君

運輸省航空局技 術部長 長澤 修君

労働省労政局 労働法規課長 中村 正君

参 考 人
(日本航空株式 会社代表取締役 社長) 朝田 静夫君

参 考 人
(日本航空株式 会社常務取締役 役) 萩原雄二郎君

参 考 人
(日本航空株式 会社取締役) 平沢 秀雄君

運輸委員会調査 室長 荻生 敬一君

委員の異動
三月二十四日

補欠選任
林 大幹君 上草 義輝君

同日
山村新治郎君 片岡 清一君

辞任
上草 義輝君 林 大幹君

片岡 清一君 山村新治郎君

本日の会議に付した案件

日本航空株式会社の法律の一部を改正する法律案
(内閣提出第二号)

外資埠頭公団の解散及び業務の承継に関する法 律案(内閣提出第三五号)

○小此木委員長 これより会議を開きます。

内閣提出、日本航空株式会社の法律の一部を改正す る法律案を議題といたします。

質疑の申し出がありますので、順次これを許し ます。中村正雄君。

○中村(正雄)委員 議題となっております日航法 の改正について運輸大臣にお伺いしたいと思 います。

第一点は、二十八年に日航法ができましたか ら、三十年に強力な国の支援体制をつくるという ことで改正が行われ、今日までになってまいった わけですが、過去、日航の成長度合いを見てもい りまして、現在では国際的にも十分競争力があ り、また企業体制としても国が援助をする必要が ないというところまで来ておるので今回の改正に なったわけでありますが、私は一歩進めて、航空 法という法律があるわけですから、それで 航空行政全体は一応規律できるわけでございまし て、日本航空を特殊会社として存続させなければ ならないという理由はもうなくなっているのじゃ ないか、それほどに日航は成長したのじゃないか、こう考えますので、運輸大臣の所信をお尋ね いたしたい第一点は、日本航空を特殊会社として 存続せしめなければならない理由がどこにあるの か、私はほとんど消滅したとおもうのですが、運輸大臣の所見を最初にお伺いしたいと思います。

○塩川國務大臣 日本航空株式会社は確かに企業 といましては堅実に発展してまいりました し、また国際競争に対抗し得るだけの企業基盤も できてきたとおうしております。しかし、御承知の ように、航空企業の、特に路線問題というのはい わば国益そのものでございまして、航空路線とい うものを国際的に協定を結び、わが国の権益とし て会社に代行せしめるという場合には、やはりそ の会社に対して政府がある程度指導権、指導 力を持ち、また監督権を持つということは当然の ことだと私は思います。したがって、そういう 観点から見まして、世界各国とも国際航空企業 に対しましては、政府はそれだけ深いかわり合

いを持っております。

もう一点、現在の国際航空会社はお互い大変な 資本投下をしなければなりません、それが日本 航空の企業力は十分あるとは申せ、これをわが国 で複数企業でやらしめるほど、それほどまだ日本 としての航空需要もございせんでしょうし、ま た莫大な投資をして二重投資の弊害を受けるとい うことになっても、これは国家的観点に立ちまし て私はいいことではないとおうるのであり ます。

そういうこと等いろいろ考えてみますと、アメ リカを除きます他の国は大抵日本と同じように大 体一社で国際航空事業を担当せしめておるとい う実情でございます。そして、政府がこれに非常に 深いつながりを持っておりますことは、先ほども 申しました国益の行使ということと同時に、国と しても不時災害のありましたときに企業を指導し 得る関係を持っておきたいということだと思つて おります。日本だけがただ国際航空会社に対し、 出資もし、指導力を強めておるといふことではな くして、世界各国ともその傾向にあるといふの は、そのようなことに因縁するのではないかと思 っております。

○中村(正雄)委員 大臣のお考えは三点ほどでや はり国策会社として存続しなければいけない、こ ういう理由になつておるわけですが、第一点の航 空協定等についてやはり国策会社一社でなければ いけないという御答弁でございますが、大臣も御 承知だと思ひますけれども、たとえば日米航空協 定にいたしましても、日本もアメリカも複数企業と いうことを前提にして日米航空協定はできておる と私は思うのです。したがって、それに基ついて アメリカは国際航空の自由化政策を強行している わけでございます。したがって、希望した企業に は認可を与えておる、そして米国民間航空委員会

ですか、これが認めた企業ならばどこでもその仲間入りができる、こういう体制をつくっておるわけですが、したがって、航空協定の関係で日本は国策会社一社でなければならぬというものは理由にならないと私は思うのです。これは複数を前提にできておるわけでありまして、そういう考え方で日米の航空協定等の不平等の改定をやろうという消極姿勢そのものが、いまなお日米間におきます航空協定の不正が残っている原因じゃないかと私は思うわけです。

それから、二番目におっしゃいました資本等の関係ですが、これも、今度の改正案でも補助というものを打ち切るとなっておるわけでありまして、そういう資本関係で国策会社でなければならぬという理由はすでに消滅いたしておる。その証拠には、今回の改正案でも国の補助についてはもう改正いたしておるということがはっきりいたしておるわけでございます。

また、各国がそれぞれ国策的な企業を持つておると言われておりますけれども、確かに開発途上国等あるいは国の防衛等の関係もあって国策会社あるいは純然たる国営企業というのがありますけれども、先進国におきましては自由競争、国際航空の自由化ということを前提にして複数企業体制をとっているわけでございます。

したがって、大臣の御答弁は三点ともちよっと実情に反しているとおぼくは思うのですが、さらに大臣のお考えをお聞きしたいと思います。

○塩川国務大臣 第一点の、日米間における航空協定は日本の方も複数を前提にしておるというお話でございますが、私はそれはあながちそうも言い切れないように実は思うております。それは複数になった場合に、アメリカがその日本の複数を全面的に認めていくかどうか、これは私はいまのところ、予測は、それなりにまた先方も厳しい条件をつけてくるのではないかとすら思いたしなす。これはまだ確定的に御返答申すことはできないと思うのです。しかし、アメリカはああいう複数企業でございますが、これはそれなりの理由と

土壌があったからああいうことになったのだと思うのです。仰せのように、ヨーロッパ等におきましては、国際航空会社としては、ナショナルキャリアとしては一社にしばっておるように思いますが、日本もその点では同様ではないかと思うのであります。ですから、日本も一社がいいか二社がいいかということは、これはいろいろ議論はあると思います。だから、おっしゃるような議論も、中村先生おっしゃるのも私はもつともだと思つてすけれども、しかし一方において現在の日本と諸外国との航空需要等を見ましたら、いまここで急に二社体制、複数体制をとる必要があるのかどうかということは、大いに検討の必要があるだろうと思う。

それからもう一つ、日本の空港の発展を見まして、まだ相当諸外国におくれていることは事実でございます。日本であつた一つの完全な開かれた国際空港成田というのがあのような状態で、われわれも責任を感じておるところでございますけれども、そういう点から見ましたら、やはりそれなりの空港と施設、いわば航空の社会資本の充実ということも必要なのではないか。そういうものが相まって、これからの問題として考えていくべきだと私は思うておるのであります。

○中村(正雄)委員 私が大臣にお尋ねしました趣旨というのは、国際航空について複数にしろということを言っているわけではないので、日本航空としては国策会社でなければならぬという必要性はなくなっているのじゃないか、そういう段階にきているという立場で、いま大臣が日米航空協定の問題を持ち出されたから、私は日米航空協定の前提は、日本だけが一社であつてアメリカは複数でいいということが前提になって航空協定ができておるものではないか、こういうことなんです。二社がいいか三社がいいかということではどうなるかということとは、これはやってみなくてはわからぬわけで、日本はどこまでも日米航空協定については一社でなければならぬということとを前提にして航空協定ができておるものではないか

ということを私は念のために言つたわけです。それからもう一つ、この段階で日本航空を純然たる民間会社にして、民間の活力を利用するといふ一本立ちにしたらいのじゃないかということ、資本構成の面から言つても、また監督行政から言つても、航空法という法律があるわけですから、いまさら特殊会社にしてやる必要はないのじゃないかという点で、私は大臣の所見を聞いたわけなんです。特に鈴木内閣としても行財政の改革、できるだけ民間に移行できるものは民間にする、こういう方針のもとに内閣が運営されているわけでしょう。そういう関係で、もう日本航空はぼつぼつ一本立ちにしてもいい、監督の面においてもあるいは資本の面においても、運営の面においても、やはり運輸省が運営していると同じようなことがついているけれども、一般の民間の人は、運輸省自体を日本航空の霞が関の出張所だ、こう言っている人もあるわけなんです。そのように日本航空に手かせ足かせするよりも、この際純然たる民間企業として一本立ちをやらすことの方が、これから日本の航空権益を守る上においても必要じゃないか、こういう意味で私はお尋ねしたわけなんです。

二番目に私お尋ねしたい点は、いま提案理由の説明を見てまいりますと、「民間の活力を十分發揮しつつ、より自主的、弾力的な事業運営を行うに得るよう措置する」、これが今度の日航法の改正の趣旨になっております。ところが、この中で一つ役員の件について、一応いままでは代表取締役であるとか会長、社長、副社長等の特定の問題だけが認可事項になっておたわけですが、今度の改正によって役員人事についてはすべて運輸大臣の認可事項に改正されて、いわゆる提案理由の説明とはうらはらに、運輸省の認可権が拡大されておるわけなんです。その理由はどこにあるか、一遍お尋ねしたいと思います。

○塩川国務大臣 御質問の前段の方でございますが、御趣旨はよくわかりました。私も実はそう思うております。政府が関係しておる企業だから

といつて、がんにがらめに企業活動を縛つてしまふといふことは余りいいことではないと思つたし、今度の日本航空法改正のお願いをいたしておりますのも、一部私たちのそういう趣旨が盛り込まれておるといふことも御理解していただきたいと思います。

それから、後段の御質問の役員の認可制でございますが、これにつきましては、確かに仰せのように、片一方では権限を緩めておきながら片一方ではまたがんにがらめにしておるではないかといふことでございますが、私も実はいろいろその点については苦慮したところでございますが、なかなか一遍にそう何もかも突っ走つてしまふわけにもいかないし、それで要するに私たちの考えというのは、事業活動はできるだけ自主努力でやつてもらいたい、そのかわりに、どういふ方がこの会社を責任を持って担当していくのかといふことについては、やはり監督権といひましようか、そういうものの上ではつきりしておきたい、こういう趣旨でございます。従来から見ましたら役員の認可については確かに強化されたようでございますが、だからといって、この認可権を何か干渉がましく、介入のための認可にはいたしたくないと私も思つておりますが、そういう点につきましては、御質問のこともわれわれは非常に苦慮してこういう結論に至つたといふことで、いわば妥協的なことでこういうふうになつたのだといふようにひとつ思つていただいて解釈をしていただきたい、こう思つております。

○中村(正雄)委員 私は、大臣が苦慮されたという意味がわからないわけですが、やはり事業といふものは人が運営するわけなんです。したがって、事業の内容について一つ一つ指示、監督をすれば役員が中心となつて運営するわけで、役員人事を全部運輸大臣が握ると、たとえば内部干渉しないといふ大臣はおっしゃつていますけれども、法律ができたから法律はひとり歩きするわけなんです。したがって、いまの大臣の間は役員人

事についての厚かまし干渉はしない、こうおっしゃっていただくわけですね。これは、役員人事については、今後極端に言えば、役員人事についてはすべて運輸大臣の意向を聞かなければ取締役も監査役も選任しない、こういうふうになっているわけなんです。はつきり言えば、これは少なくとも提案理由の説明にありまする趣旨とはうらはらよりも、反対に運輸省のひもつき、運輸省の監督が人事の面において全面的に強化されている。私は法案は提案理由の説明とは逆行いたしておもうのですが、大臣が苦慮された結果だとおっしゃっていますが、どういふ点で苦慮されておられるのか、お聞かせ願いたいと思います。

○塩川国務大臣 実は私は、今度は事業計画を提出してそれを承認するという点で、あとは収支見積もりなりあるいは資金繰りというものはもう会社の自由によってもいい、こういうことです。役員についても、私はその程度のものでおつたのです。しかし、各省庁にこういういろいろな特殊法人を保持しておられるわけでは、そのいけば慣例というものが右へならえしていきまうと、日本航空、政府との資本関係のあるような法人に対しては大体役員の認可権というものはどうも政府にあるように、担当省庁にあるようにございまして、まあそこを運輸省だけが新例を開いてうんと突っ走ってしまおうということでは、どうもそのときの段階でできなかった。ですから、他省庁の関係しておる、所管しておられます法人との均衡をとっていく必要があるということになりました、それでそういうことになったというところでございまして。

○中村(正雄)委員 それで、あと部分的に、自主性を回復する、自主的な運営にさすという点で二、三改正されておりますが、このうち事業計画については、これはいままでどおりにしておる。ところが、この事業計画あるいは重要な施設等についてはすべて省令で決めるものになっているわけなんです。したがって、私は、省令の内容をいさいに検討はいたしておりませんが、企業の運

営というものはいゆる役員等人事の問題、人の問題と事業計画によって運営されると思うのです。したがって、役員の面については、いま言ったように、運輸大臣がすべて握っておる。また、事業計画についても運輸大臣の許可がなくちゃいけない。そして、重要な事項について省令で決めた点については監督、認可、指示、こういう運輸省の全面的な指導下にあるわけなんです。ね。

そうなつてまいりますと、今度の改正で、形式的な面と言えは語弊があるかも知れませんが、二、三の点について日航独自の判断に任ず、こうなつておられますけれども、重要な面についてはかつて強化されたのではない。また、運輸省令自体の改廃によってどんな点についても指示できる、あるいは認可事項にできる、あるいは監督できる、こうなるわけなんです。

そうしますと、たとえばこれはささいな事例でありますけれども、いままでも問題になったことがありますが、では、もし日本航空が社員用の住宅を建設するとなつた場合、これは純然たる部内の問題であつて、事業計画に入るべきような問題ではないと思ひますが、これもやはり運輸大臣の認可事項になつておられるのでしょうか、こういう点についてはどういふふうにお考えになります。

○松井(和)政府委員 ただいまの御指摘でございますけれども、恐らく先生の御質問は、法律の十二条に基づきまして、重要な施設の取得あるいは処分をする際に運輸大臣の認可が要る、これが法律では航空機となつておられて、その他省令で定める事項、この中に社宅用地が含まれるかどうか、こういう御質問ではないかと思ひます。

省令で、この法律十二条の重要施設とは何かというのを定めておられますけれども、これは「営業所、事務所その他の事業場の用に供する土地及び建物であつてその帳簿価格が一億円(有償で取得しようとする場合にあつてはその取得価格が十億円)以上のもの」、こう定められておられて、当然、社宅用地というのはこういう事業場である

は営業所、事務所には含まれませんので、これは認可対象にはなつておりません。したがって、どういふものが認可対象になるかと申しますと、支店、営業所あるいは航空会社でございますから格納庫、こういったものが取得あるいは処分する際には認可の対象になるわけでございます。

ちなみに、最近のこういう重要資産の取得あるいは処分の認可件数について申し上げますと、過去四年間に、合計いたしまして件数はわずかに四件でございます。これは五十三年の成田開港に伴う成田がらみの資産の取得が大部分でございます。通常この省令で定めます重要施設に該当いたしますものの取得あるいは処分というのはそうざらに行われるものではない。したがって、運輸大臣ががんにがらみにしほつておるといふ御批判は当たらないというふうに考えております。

○中村(正雄)委員 大臣が、人事権については他の省の特殊法人の関係でこうせざるを得なかつた、また、いま運輸省令で、重要な施設等についての説明を聞きましてけれども、少なくとも今後日本航空が一本立ちをするためには、できるだけやはり国の干渉を少なくするといふことの方が民間の活力を引き出すために必要だと私は思ひますので、私は個々の問題は別にして、提案理由の説明にあるような方向で今後運輸省も考えてもらいたいといふことを申し上げておきたいと思ひます。

次に私お尋ねいたしたいのは、さきに同僚の関谷君もちよつと質問いたしました、国際貨物輸送について一応お尋ねいたしたいと思ひます。

御承知のように、産業構造の変化といひますか、そういう面から、だんだん付加価値の高い高級商品というふうに移行する、こういう傾向はやはり海運から航空運送にだんだん転化してまいると思ひます。そういう関係から、昭和四十五年の十一月の航空行政に關します閣議の了解事項もあり、四十七年七月の運輸大臣の通達以来十年経過しているわけでありまして、その間航空貨物は、当初予定しておりました推移とは違ふかも知

りませんけれども、先般運輸省が今後の予想を出しておる数字を見てまいりまして、五十四年度は大体四十九万トンであつたのが、六十年度には百八万トンになる、あるいは六十五年度には二百万トンになる、こういうふうには運輸省が発表しておられます。そうなりますと、国際航空貨物というものが六十年、六十五年、運輸省の予想が正しいかどうかはわかりませんが、二倍、五倍と、こういうふうになることがはつきりと予想されるわけなんです。景気の問題等いろいろありますけれども、少なくとも過去十年以上、二けた以上の経済成長を続けた産業というものは少ないわけなんです。やはり航空産業だけは三つと二けたの経済成長を続けているわけなんです。そういう関係から、閣議の了解事項なり運輸省の通達、これを具体的に早急に実現する、こうなつておられるわけなんです、その間何ら具体策が提示されておられないわけなんです。

運輸大臣も御承知だと思ひますが、四十五年の了解事項、四十七年の通達によりまして、それぞれ航空貨物の輸送専門企業をつくらうといふことで、海運業界が中心になつて、二つのグループがそれぞれこういう計画をしたわけなんです。しかし、やはり二つのグループでやることはいけなかつた、これは陰に陽に運輸省その他からの一つのサジェスチョンもありまして、ようやく海運業界が一つにまとまつて、一つの会社をつくつたわけなんです。そうして、五十三年十一月に貨物運送の認可の申請をいたしているわけなんです。そのまゝになつておられるわけなんです。こういう航空会社というものは、たとえば認可されてからでも実際仕事を始めるのには一年半から二年の年月が必ず必要なのなんです。したがって、この問題については早急に前向きに検討する時期に来ているのじゃないかと思ひます。運輸大臣のお考えをお聞かせしたいと思います。

○松井(和)政府委員 お答えいたします。御指摘のように、日本貨物航空株式会社が、日本—アメリカ間の貨物定期輸送をやりたいといふ

免許申請を五十三年に提出いたしております。この五十二年という時期は、先生御承知のように、日米の航空交渉がそれまで六回にわたって行われておりましたところを、両者の主張に余りにも開きが大きいということで中断をいたしました年でございまして、いわばこの申請はその直後にされたものでございまして、そこで、私どもいわばそういう日米のにらみ合いの状態の中でこの申請をどう取り扱うかということについて検討したわけでございしますが、ここで下手な動きをすることが、逆に向こう側にいわば乗ぜられるすきを与える可能性もあるということが一つ、もう一つは、当時御承知のように、成田のパイプラインの問題がまだ見通しが立っておりませんで、この日本貨物航空株式会社の申請者の方の申請書にも書いてあるわけでございまして、成田の燃料事情を考慮して、営業開始時期については弾力的に考えるというのが申請書に記載されております。といひますのは、もっと具体的に言えば、成田がはつきり油のめどがつくまでに決着をつけてほしい、こういう趣旨であるかと思うわけでございしますが、そういうことも両々相まって実は申請の処理が、こうしておるわけでございしますが、御承知のように、こうとし、五十二年から数えて三年目に日米の交渉が再開されるという動きになっております。また、成田のパイプラインにつきましても、昨年、五十八年十二月という新しい期限が明示され、着々とパイプラインの工事が進行しておる、こういう情勢変化がございしますので、その両者、つまり日米の今後の交渉の推移を見きわめ、また成田の油の事情が五十八年十二月というターゲットが決まっておりますので、その辺をにらみ合わせながら今後慎重に検討していきたいというふうに考えております。

○中村(正雄)委員 航空局長の御説明は一応わかりますが、ぼくは大臣の所見をお伺いしたいというところで大臣にお願いしたわけなんです、いまの航空局長の話はそのとおりだと思うのです。たとえば成田の問題は一応五十八年にはパイプライ

ンが完成すると予定いたしておりますが、たとえば五十八年に完成するとすれば、ことしは五十六年なわけなんです。したがって、いま認可しても二年は最低かかると思うのです、実際にオープンするとすれば、五十八年のパイプラインということになれば、いつまでもほっておくわけにはいかない、早急に決着をつけなくてはいいけない、こう考えられます。

また、私は日米航空協定の成り行きということでは確かに大きな問題だと思ひますが、先ほどもぼくは大臣に申し上げましたように、航空協定自体、何も日本が一社だ、そしてアメリカは複数だ、この前提で、日本は一社以外は交渉できないという、そういう消極姿勢自体が、私は航空協定の改正に姿勢の面において大きな支障を来していると思うのです。先ほども申し上げましたように、航空協定の前提はどちらも複数でというのが前提であつて、日米航空協定は、日本だけは一社でなくてはいいかぬ、アメリカは何社でもいいということが前提で航空協定ができていたものと私は考えられます。航空協定にはそういう、日本は一社、アメリカは複数、そんなものは全然ない、その基盤はどちらも複数がやはり前提になつてきているわけですから、そういう一社だけで対抗するという考え方は、その姿勢が私は航空協定の改定に大きな支障を来すのではないかと、これは私の考えでございしますから、大臣なり事務当局の考え方は違ふかも知れませんが、したがって、いづれにしても、いま航空局長の答弁によりますと、航空協定を見守り、あるいはパイプラインの完成を見守つて決着をつけなくてはいいけないと、こういうことなんです、少なくとも閣議の了解事項もいろいろあります、また、やはり過去十年間の日米間の航空貨物の推移等も私はよく承知しておりますが、そういうことは申しません。

少なくともこの問題は何かの形において早急に前向きに決着をつけなくてはいいかぬ時期に来ておるといふふうに考えるわけなんです、私は運輸大臣に政治的な見解として前向きにこれを検討

する、こういうお考えがあるかどうか、所信を承りたいと思ひます。

○塩川国務大臣 中村先生の御質問の結論は、これを前向きに早急に検討するかという御質問でございしますが、これはいまの御質問には答えにくいような話でございまして、私はやはり絶えず検討はしなければならぬと思ひます。しかし、早急に決着をつけなければならぬ時期ではないように思ひます。先ほども航空局長が言っておりますように、現在生産性向上を上回るほどの航空需要がふえておらないのです。そこにやはりわれわれとしてもこの問題に取り組むの非常に重要な問題があるわけでございしますので、そこらの見きわめを一つしなければならぬということ、これが私はやはり問題ではないかと思ひます。

それともう一つは、先ほども局長が言っておりますように、日本の国際航空の施設の問題と、それから日米航空交渉、これはおっしゃる通りに、われわれ日米交渉は何も一社にこだわつての話と、いろいろございしません、いわば日本の持つておる航空能力というものとアメリカの航空能力というものととの対比でございします。でございしますから、近く開かれます日米航空交渉にいたしまして、もちろん航空路線、以遠権、そういう権限の問題もございします、やはり大きな問題は輸送力の調整問題にあるだろう、これはお互いが競争を激化して血みどろの過当競争に入つてしまつたのでは、どっちもどっちにもならぬ。私は今度の日米航空交渉の要点は本当はこれが中心課題ではないかと思ひます。その状況でございしますので、でございしますから、そういう現在の構造的な問題は経済的な実態を見てまいりますと、いま結論を出さなければならぬ時期とは私は思ひます。しかし、これは絶えず検討はしなければならぬ問題だ、それは私はおっしゃる通りに、御意見は同じなんです、いつまでに結論を出せとか、そんなじゃない、まだこれからの先を十分見定めて慎重に見計らつていくべきだと思ひます。

ます。

○中村(正雄)委員 十分慎重に情勢の推移を見た上で検討するという大臣の立場は十分わかるわけですが、ただ私が懸念いたします点は、先ほども抽象論として申しましたように、やはり航空産業というものは今後ふえることはあつても減ることではない、もっと具体的に言えば、航空需要というものはふえることはあつても減ることはないと思ひます。先ほどの運輸省の見通しをそのまゝ正しいとしてしましても、六十年には二倍になる、六十五年には五倍になるというのが大体運輸省の見通しなわけなんです。そういう状態になつて日本の権益というものを考えた場合、一社の体制でこれに対応できるかどうか、やはり外国と競争しているわけなんです、外国の航空会社に食い荒らされるということを懸念する、そのためにはやはり国内においても、せめて第一着手として貨物輸送だけでも競争原理を持ち込んで日本の権益を守つていくことをやるのが正しい今後の航空行政の運営ではないか、私はこう考えるわけなんです。

したがって、その点について、しさいな推移なり数字は、もう時間ありませんから申しませんが、大臣は慎重に検討する、それは大臣の立場上やむを得ないと思ひますが、この問題については、やはり民間の活力を引き出すためには競争原理というものを企業には持ち込まなければこれは日本の権益を守ることができないという面、ひとつ慎重に御検討願ひたい、かように考えるわけです。

後、小淵君に譲りまして、一応私の質問はこれで終わります。

○小此木委員長 小淵正義君。

○小淵(正)委員 それでは、補足して質問をさせていただきます。

これは先日公明党の理事の方からの御質問、また、ただいま中村先生からの御質問でも触れられておりましたが、今回日航法を改正するに当たつて、民間としての機能、活力が十分発揮で

きるように、弾力的運営ができるようにということと、一方非常に自主的な運営が図られるという意味で前進だということ、提案の中でも触れられて、またそういうことが言われているわけでありますが、もともこの日航法の関係の審議を私も過去の例を議事録などで読ましていただいたのでありますが、三十年七月の参議院の運輸委員会の中においても、民間企業形態に対して過度な経営面における干渉がないようにという、きつ

いといひますか、そういった附帯決議も出ておるうちに、かなりそういう意味では、この日航法が改正された際にはそういった問題がいつも議論になつておるようでありまして、今回の日航法の改正につきましても、先ほどから政府側の御説明を聞いておるわけでありまして、形の上では、十何条ですか、一部改正によりまして少し干渉といひますか、政府からのあれがなくなつたような感じはするわけでありまして、実際にこれを見てみますと、結果的にはしり抜けでいまままでほとんど変わらな

ないのではないかと、いままでの説明の中でお聞きいたしまして、こういう感じがどうしても抜け切れないわけでありまして、

したがいはして、具体的に、今回のこういう改正に伴ひましてこういうふうにいまままで違つて企業としての運用ができるのだ、そういう具体事例をひとつ航空局長なり当の日航の社長なりにお尋ねしたいと思ひます。

○松井(和)政府委員 今回の改正によりまして、まず第一点は役員との関係でございます、御承知のように、役員の法定制あるいは職務執行体制というふうなものが従来は法律に定められていたわけでございます、これを要する場合には必ず法律改正が必要である、これが今回は法定事項から落として、これを定款に譲るといふことになつたわけでございます。したがって、この面につきましてはかなりの自由度が増したということがまず言えようかと思ひます。

それから、財務の監督の關係につきましては、先般来いろいろ御意見が出ておりますが、事業

計画以外の資金計画、収支予算といふようなものにつきましてもの認可制をやめまして、これは一々変更の都度認可が必要であつたわけでありまして、それがなくなる。これまた会社の営業の自由度は増したといふふうに考えられます。

しかしながら、いわば国民の税金を出資しておる会社でございますので、国民にかつて監督する立場にある運輸省としては、基本的な問題についての監督といふものはやはり續けていかなければならない。しかしながら、なるべく直接的な監督から間接的な監督へ、あるいは事前の監督から事後の監督へといふような形で改正を圖つたわけでございますので、具体的にと言ひましても、なかなかむづかしい点がございまして、そういう全般の監督権に対する考え方から言ひましても、会社の営業の自由度といふものはかなり増したといふふうに考えております。

○朝田参考人 ただいまの航空局長の御答弁の趣旨にのつて、今回の法改正といふものの企圖しております点が十分民間企業としての活力を發揮する手だてになつておると私は思つております。何といひましても、いままでの政府株の後配制といふものを脱却いたしまして、政府株にも配当を行うといふ点がございまして、また、たゞいまお話がありましたように、国の経営に対する関与がある程度縮小され、株式会社としての長所、利点を發揮するといふことができるようになるかと私は思つております。

具体的には、監督規定の緩和によりましてその自主性の拡大、それから役員規定の改定によりまして経営体制が強化される、そして補助金規定を削除することによりまして、こういうものに頼らずに一層の自立化を圖つていかなければならぬ、こういうふうな考えておるわけでありまして。

○小淵(正)委員 確かに役員法の法定制を緩和して役員を何名でも自主的に決めていいといふようなことは、これはわかりません。しかしながら、その反面、今度は認可する役員幅を拡大して、全役員を認可に移すように、これは従来よりもかわ

つておるわけでありまして、それから、いま言われた、確かに補助金に頼るようなことはなくしたのだといふことでありますが、それはそれなりにわかりませんが、十二条の中で前回も質疑が交わされておつたわけでありまして、資金計画及び収支予算等については、これは今回はやめて結果的には事業計画だけだ、ここに大きな監督上のあれが変わつてきたのだといふことを言われておりました。結果的にはこれに類する書類は全部添付書類としてつけてもらうのだといふようなことを前回

の質疑の中で航空局長は言われておるわけですね。だから、対象の中心については外れていたにしても、必要書類として出すことについては一つも変わりがないといふ感じがするわけですね。あわせて十四条においても新たに営業報告書を出さなければならぬ、こういうふうに追加されて新しいものが出てきておる。また、いろいろ見ると、社債の枠は今度拡大するようにしたけれども、これは実際はみづからの判断でできない。増資についてもすべて認可が必要、資金繰りについても一年以上の借入れはすべて認可が必要だ、

こういうふうな状況です。しかも、十二条の中ではいままでは対象として資金計画、収支計算書、事業計画といふことに限られておつたけれども、「特に必要があるときは、監督上必要な指示をすることができ」といふことで、運輸大臣が特に必要な場合と判断した場

合における指示権、指示の範囲といふものがすべて拡大されてしまつておる。前は十二条の中ではある一つの項目ごとの対象の中で必要だといふふうに言われておつたのが、ここですべてこれが外れることによりまして、特に必要な場合はといふことで対象がすべて拡大した。このように考えていきますと、何一つないのじやないですか。逆に見せかけだけそんなことをしておるだけじゃないかといふふうな疑念を抱かざるを得ません。先ほどからた文章上確かに資金計画や収支計算書はもうやめますから、これが自主権といひますか、企業活動の非常に自主的な弾

力的運用ができるのだといふことを言われておりますが、では、そういうことをした場合、具体的にどういふふうな事例が今度できるのかといふことを聞いておるわけです。だから、ただそういう抽象的なあれでなしに、これだけ資金計画、収支予算を出しておつたのが、今度認可しなくて済むようになりましてから、これで実はこんなことで制約を受けておりましたとか、こんなことで制約を受けておりましたけれども、もうこれがなくなつて、そういう意味では非常に自主的な活動が大いにできます。何かそういう事例があつたら教えてくださいといふことを言つておるわけですから、いま私が申し上げましたような長い目で見ますと、見せかけだけは確かに少し変わったけれども、実質的な運用はほとんど変わらぬような形の中で、従来と同じではないかといふ指摘をせざるを得ないわけでありまして、そういう意味でひとつ御見解を承りたいと思ひます。

○朝田参考人 今回の改正法案に織り込まれております収支予算それから資金計画、この問題については、確かに御指摘のように、私ども困つておつたといふことはございまして、といひますことは、収支予算を立てます場合でも、石油事情を一つとりましても大変変動の激しいことでありますので、OPECの総会で原油価格の値上げがありますと製品価格が直ちに上がつてくる。そうしますと、収支予算といふものが時々刻々になつてまいりますから、もちろん会社としてはそういうものに即応していつも修正するわけでありまして、けれども、これが認可事項になつておりますと、その都度与件の変動によつて認可をいただかなければならない、しよつちゅうそういうことをやつておるといふことは現実的でないといふふうに私は考えておりますし、資金計画につきましても最も中軸をなしておりますのは社債の問題でありまして、コストの上からいひましても、また資金調達の上からいひましても、社債といふものが中軸になりますので、社債の問題については運輸大臣の認可事項になつておりますので、行政がこれで重複し

ておる。一つ具体的な事項の認可で抑えられれば、それで私どものこれに対応する仕事というのは大変合理化されるし、簡素化される。そういう意味において、今回は資金計画と収支予算というものを認可事項の対象からお外しただいた、こういうふうには私に解釈をいたしておるわけであります。

○小淵(正)委員 さっきの十二条の「特に必要が」という対象が広がったんじゃないかということとを聞いているのです。

○松井(和)政府委員 御指摘のとおり、従来の条文が事業計画、資金計画、収支予算というもののひっかけて指示権が規定されておりました。このたびの改正で資金計画、収支予算というものが外れまして、その際の条文の整理といたしまして一般的な指示権というような形で整理させていただいたのは御指摘のとおりでございます。

この指示権と申しますのは、通常、特殊法人に対する同様の立法例を見ますと、ほとんどの場合、政府出資のある会社に対しては、命令をするというふうなかなりきつい規定を書いておる例が多いわけでございます。私どもはそういうきつい例をとりますと、いわば命令と勧告の中間的なものとして指示ということを行って使っておるわけでございますが、今回、先ほど申し上げましたように、直接的な事前の監督からいわば後見的な事後の監督に移していくという趣旨でございますので、あらかじめ何かをする場合に認可をするということではなしに、会社にまずやっていただいた後で本当に必要な場合にのみ指示をするということでございますので、確かに範囲は広がったということかもしれませんけれども、その指示をする場合、その指示権の使い方というものについて、これをいたずらに乱用するようなつもりはございません。

○小淵(正)委員 一部御説明で理解できる面もありますが、いまの指示権の問題ですね、いたずらに乱用することはありませんと現在の航空局長は言われておりますが、あくまでも法律というものは

は条文によってすべて運営していくわけでありまして、どのようにでも解釈できるような内容であることは余り好ましいことではないんじゃないかと私は思うわけです。ですから、これがいま言われるような内容の程度のものであれば、あえてこれをどうしても条文にうたわなければいけないかどうか。肝心のところでみんな認可権を持っている、届け出て認可されないとできないようになっているわけですから、その行為の中で発生するいろいろな問題についての指示的なものは言えると思うのですが、何もこういう条文をあえてつくらなくても、実際の運用の中でそういうことは当然考えられていくことであるし、あえてここにこんなふうにして書くところに、条文に載るところに――いまはいいですよ、あなたの場合は。しかし、これを一つの根拠にして運輸大臣がすべての指示ができるということではないという問題が、もしそういうことがあったとしてもこれではやむを得ないということになるんじゃないですか。

そういうことで、こういう規則といいますが、法律というものは、運用する人の考え方といいますが、それによって変わることがあり得るような余地はできる限りないようにすべきだと思えます。ところが、この場合はどうしてもそういう余地が十分残されておると思わざるを得ないわけですが、どうですか。いままでのあれからいって、従来も政府の監督下に大事なのはみんなあるわけですから、ここにこのことだけを載せなくても、これは抹消しても構わないんじゃないですか。いかがですか。

○松井(和)政府委員 確かに御指摘のように、重要な幾つかの事項につきましての事前の認可権を残してございます。しかしながら、さっき申し上げたように、この規定は、お読みいただければおわかりのように、「その業務の適正な運営を確保するため特に必要があるとき」ということで縛りをつけてございまして、事前に監督する事項ではなしに、会社の自由な運営に任せている事項につきまして、それが会社の適正な運営上非常に問題がある

る、特に必要があると認めたときに限って発動するという規定でございますので、事前認可の規定があるからこういう規定は要らないということには直ちにはならないというふうに考えております。

○小淵(正)委員 説明されている言葉の意味については理解をしますのですけれども、私は運用次第では非常にこれが刃の剣になりかねないということがあるから申し上げておるわけでありまして、特に必要な場合とはどういうことかということとをある程度きちんと、やはりそういうことでここにどうしても載せなくちゃいかぬのならば、特に必要なことは、大体想定されるものは具体的にこういうものなのだという一つの事例なんかを何かの形で残しておくかなければ、ただこれだけでは、あと五年もしたときにこれを扱う人たちによっては、運輸大臣によつてはこれを一つのあれにしてどんどん経営について言ってもやむを得ないようなことになりかねないわけですよ。その点いかがでしょうか。

○松井(和)政府委員 御指摘のように、法律の解釈がそれを担当する人間によつてその範囲が変わるというふうなことは好ましくないと思えます。特にこの条文につきましては具体的な必要性的範囲は何かというふうなことを定めたわけではございませんが、私どもの一つの事例といたしましては、たとえば事業計画を認可いたしましたして、その事業計画の運営の状況等を見てまいりました、その運営状況が著しく不適正であるというふうな事態、これは具体的にどういうことかと言わなくてもなかなかすぐに浮かばないのでございますが、事業の運営が著しくおかしいというふうな場合にこの規定が発動されるものと考えておりますが、まず現実の問題としていままでこういう指示権を発動しなければならなかったような事例はございませんし、今後特にそういうものが頻発するということはないと思っております。

いづれにしても、その範囲をできる限り明確にしておくということは、御指摘のように、必要なことと思いますので、私どもの内部におきま

して、どういう場合がこれに該当するのかということにつきましてできる限り明確にしておきたいというふうに考えております。(発言する者あり)

○小淵(正)委員 議事録に残りますからその点はなにしたいと思えます。それは、ちよつとそちら雑音もありますけれども、ぜひこの点は先ほどから提案されておる趣旨ののつとてできる限り企業の自主的な運営、弾力的な運営ができるように、政府はできるだけそういう干渉がましいことではないというこの精神にのつとてのこういう改正でしょうから、そういう意味で十分運用に誤りがないようにしたいということで、大臣の御見解があれば承りたいと思ひます、大臣は席を外されるそうですから。

○塩川国務大臣 今回の立法の趣旨は、先ほど航空局長が答えておりますように、企業の自主的な努力ができるようにしたのであります。でございますから、日本航空の会社に企業ビヘービアがしっかりとおり、また企業スピリットと申しますか、そういうものがちゃんと確立しておる以上は、私たちはそう事細かく企業努力に介入するということなどは当然避けなければならぬと思ひております。しかし、それじゃなぜこんなにござた規定を設けて権限を確保しておるのかということでございますが、これはこうお考えいただいたらおわかりかと思ひます。この会社の資本金の三分の一は国が持つておるといふ事実、そして航空権益の相当部分をこの会社に委託しておる、信任して任せておるといふこの事実を見ましたら、やはり国民のサイドから見ますならば、いざというときにはその権限が行使できることは明確にしておかなければならぬという責任は当然われわれにあるわけでございます。民間の企業におきましてはそれだけの関係はやはり相当厳しいものでお互いがチェックをし合つておるわけでございますから、われわれといたしましては、先ほど言いましたように、会社自体がしっかりとっている以上はわれわれが何もしないで介入するつもりはさらさらございませんし、それによつてますますこ

の会社が国益を確保するために努力し、成績を上げてくれることを望んでおるのですから、どうぞ余り神経質にお考えいただかなくてもいいのではないかと考えております。

○小淵(正)委員 それでは、次に移りたいと思います。

日航の五十四年度の収益面は、五十四年度は出て、五十五年年度はまだ出ていないと思いますけれども、見通し、そういったものの数字を簡単にいいますからひとつお尋ねいたします。

○朝田参考人 ちよつといま資料で数字を挙げてお答えをいたしますが、五十四年度は経常利益が約四億と私は記憶いたしております。それで、特別損益等を合わせましてようやくにして民間株に対して八分の配当ができた、こういう状況でございます。

五十五年年度はもうあと旬日を残すわけでありまして、第二次石油危機で収支のしりが非常に苦しい状態でございます。しかし、販売増強にうんと力を入れていまがんばっておりますし、また経費の節減を徹底的にやっております、労働生産性を高めていま、こういうことで、私どもは十億位の経常利益をいま期待をしておるわけでございます。特別利益と合わせまして、航空機の売却益、そういったものが出ますので、何とかして民間株主に対して八分の配当を継続したい、こういうふうにご考慮を願うわけでございます。

○小淵(正)委員 今度第十條の政府所有株式の後配を廃止するということになるわけですが、これに伴いまして、いままではそういう恩典が一部あったのが一切なくなるわけでありまして、それによって生ずる、それだけによって発する必要利益と申しますか、そういうものはどの程度——前回の質疑の中で、そこからの見解がなしたに、質問者側から三十億とか幾らとかちよつと触れられておったような感じもしますけれども、大体日航側としてはそういうことによつて今後そのための利益というものをどれだけ新たにかせぎ出さなければならぬかということについて、大まかな数字

字があればお教えいただきたいと思ひます。

○朝田参考人 五十六年度につきましては、いま仰せのとおり、政府株にも配当をしなければならぬので、私どもは必要最小配当所要利益、こういうものを考えてみますと、税引き前百四十億の利益を上げなければ政府株に配当できない、こういうことでございます。

そこで、百四十億というのは、第二次オイルショックで、ここにまた需要が停滞をいたしておりますやききに大変苦しいわけでございますけれども、少なくとも百四十億で総収益は大体七千七百億ぐらい、費用は七千五百六十億というふうな、いま予算の編成途中でございますけれども、そういうふうな数字でもつていま作業を進めていられるような次第でございます。

○小淵(正)委員 これは五十六年度の事業計画の一つの見通しでしょうか、この中には一部伝えられていような運賃値上げをある程度見込んだ数字でございますか、それともそういうものなしの企業努力でこれだけのことを大体やろうという数字なんですか。

○朝田参考人 五十六年度においては国内運賃の値上げは考えておりません。

○小淵(正)委員 今度はそれだけかなり経営上厳しい状況の中でやられるわけですが、それに対していまのような見通しが立てられておるようであります。そうしますと、新たな事業の拡大か何か、企業の中において手をつけていくか、いままでのまま、従来の状況の中で、利用者の需要面が伸びればそれに従つて伸びるでしょうけれども、そのことだけで——五十四年度は結果的に余り大したことは出なかつたろうが、五十五年

度、今度五十六年度の経常利益その他を考えると、果たして可能なかどうか。そのためにはどういうことをやろうと考へておられるのか、ひとつ考へ方でも結構ですから。ただ、これは単なる机上の数字であつてはならないと思ひますけれども、日航法を改正された新しい経営体制の中で一体何をやるうとしておられるのか、そういうものを含

めて何かございましたらお聞きしたいと思ひます。

○朝田参考人 私どもも引き続き特別にやつてまいらなければならぬと思ひますのは販売増強努力、これは国際競争でございますので、相手のある話でございますが、何としまして販売増強努力というのは全社一体となりましてセールスマインドを高揚してまいりたいということが一つござい

ますし、引き続き経費、特に間接的な経費は徹底的に削減する。それから、設備投資その他を将来とも、いま抑えておるわけでございますが、私どもの需要の見方、私どもが考へておりますのはその伸びない。これは先回も御答弁申し上げました

が、控え目控え目に需要予測をしておる。GNPの弾性値で需要予測をはじき出すという手法は世界各国よく行われておる手法でございますが、それにつきましても政府が発表しておられる経済指標をもつと抑えて、そしてその伸びにそんなに大きく期待しない堅実な見方をしており、それからふえればプラスアルファがあるわけでございますから

大変結構なことでございますが、そういう考へ方です。いままでの路線便数計画を見直ししまして、収益性の高いところを輸送力を増強した方がよいところ、たとえば中国とかあるいはシドニーとかいうような路線がございまして、そういうものには積極的供給力というものを提供していく。それからあと収益力の悪い路線につきましては便数を減便いたしまして、逆にロードファクターというか、利用率を高めていく、そういうようなことを計画の面において考へておるという

ことでございまして、したがって、一例を挙げますと、最近ソビエトのアエロフロートと私どもの企業間協議が行われまして、シベリア路線を減便をする、これは当初の減便よりもはるかに少ない規模で済んだわけでございますが、将来にわたつてもアエロフロート、ソ連航空と協調をいたしましてその辺の調整を図つておる、こういうようなことでございまして、いま申し上げました

ように、減便をするところはし、増強をして収益が高まるような路線については積極的に増強していく、こういうような考へ方でございます。

○小淵(正)委員 それから、参考までにお尋ねいたしますが、現在の日航の役員構成の中で、日航からの生え抜きというか、生え抜きと一般に言われているのでそういう言葉を使わせていただきますが、日航出身の役員と運輸省とか何かあいうところから派遣されてこられた役員との構成比は大体どの程度になっておりますか。

○朝田参考人 御承知のように、取締役十八名、これは法定をされておるわけでありまして、その中で二名が社外重役でございますからこれを一応除きますと十六名でございますが、十六名は、会長以下その他四名、合計五名が、先生の言われるいわゆる生え抜きでない。私はこの会社十八年勤めております。この会社の歴史はことし三十九周年を迎えるのでありますが、三分の二近く勤務をしておるので、よそから来たような感じは余りないのでございまして、いまの分類法でいきますと、会長を除きまして四名が役所から来た人、役所の方は、運輸省が二名、郵政省が一名、大蔵省が一名でございます。

○小淵(正)委員 この問題を外します。

最後になりますが、実はわれわれ利用者の立場からちよつと一言せひ御見解をお尋ねしたいので

当社の体質とおつしやいますが、言葉をかえて言えば親方目の丸的な体質じゃないかというふうに私が解釈させていただきますならば、決してそうでないというふうに私は思うのでございます。と申しますのは、第一次オイルショックのときに営業損失を二百七十七億も出しました、決算上の赤

そういう意味で考えると、やはりどこかで日航の政府出資の特殊な会社であるという親方日の丸的なそういう体質がひとつ災いしているというか、影響して、そういう形に結果的になってしまっているのじゃないかというふうな見方。それと、いま申し上げたように、国際線は日航が独占しておる。それだけに、やはり何といってもストライキというのは大きな影響力を持つわけですから、組合側から見ればこんな大きなあれはありませんから、そういうものも要素が今日までの日航としてのああいう特異な状態をつくり出しているのじゃないか、こういうふうに考えるわけだす

そういう意味で、ひとつ経営者としてのいま一段の努力と決意をお尋ねしたいわけです。

○朝田参考人　ただいまの御指摘は御高説に即応いたしましたけれども、努力を続けてまいりたいと思いますが、先ほど親方日の丸的な体質じゃないかというふうに勝手に解釈させていただいて御答弁を申し上げたのですが、いままた、国際線が一社だからこういうことになっておるのじゃないかと、こういうことの御指摘がございましたが、この点についてはひとつ御理解をいただきたいと思ひますのは、国際線が一社だからこういうことになっておると私は決して思ひません。中村先生

質疑を続行いたします。四ツ谷光子君。

○四ツ谷委員 最初に、委員長にお願いいたし

ます。

与党自民党はこの審議を非常に急いでおられるにもかかわらず、なかなかおそいにならないというところで、委員会の審議が始まらぬということはいきわめて遺憾であります。今後こういうことのないように委員長から厳重に与党委員の方々に言っていたきたいと思います。

それでは、三点について質問をさせていただきますと思います。一点は法案関係、二番目は安全問題、三番目は日米航空協定の問題について御質問をさせていただきます。

まず最初に、今回の改正法案の中に、第五条関係で、社債発行限度額を二倍から五倍に引き上げるようになっておりますけれども、それに伴います航空運賃の水準あるいは輸送量の見込み、社債の償還資金の計画など、短期あるいは長期にわたりますて整合性を持った計画が立てられているのかどうか、運輸省はそれをちゃんとつかんでおられるのかどうか、それを明らかにしていただきたいと思ひます。

○松井和政政府委員 このたびの改正で社債の発行限度額を二倍から五倍に引き上げるわけでございます。日本航空は今後の輸送量の増大に対応する、そのために機材を大型化あるいは増強するという要素と、もう一つ、現在日本航空が持つておりますDC8という機材がございます。これは先生御承知のように、非常に騒音値の高い航空機でございます。まして、これはできるだけ早く新しい騒音値の低い航空機に代替する必要があると思ひます。したがって、今後新しい航空機の増強とそれからDC8の代替という両面から見まして、かなりの設備投資が必要でございます。

ところで、現在の社債発行限度は資本金並びに準備金の二倍ということになっておりますので、現時点でその数字を申し上げますならば約八百億円の倍、千六百億円が社債の発行限度になるわけでございまして、現在の社債の残高から申しますと、五十六年度において発行し得る社債の額はきわめて限られてくる、こういう事態でございます。

ので、この際、二倍を五倍に引き上げさせていただきます。改正案を提案させていただいた次第でございます。

当然、そういうことで今後の航空機の機材購入を行っていくに当たりましては、将来の需要の見通し、これは先ほどの社長の御説明にありましたように、日本航空もかなりかたみに押された見積りのもとに機材計画を立てておられるわけでございまして、また、償還計画につきましても、これは社債の償還期限の調整等によりまして経営に対する過大な圧迫が生じないように配慮をしておられることは当然のことでございます。また、社債は御承知のように、長期借入金その他に比べまして資金コストが低いという利点を持つておりますので、今後とも日本航空の設備投資の中心の資金調達方法として考えていかなければならないと考えております。そういうことも計画との整合性はとった計画というふうに考えております。

○四ツ谷委員 この社債の限度額を二倍から五倍にするという問題について、これを国民の側から見るとどういふふうに受けとめるかという問題でこの問題を討議しなければならぬと思ひます。そういういたしますと、社債発行限度額がふえますと当然営業経費がふえる、あるいは政府保証債もふえる、あるいは運賃原価にもそれがはね返ってくる、こういうことが考えられてあたりまえのことなんでしょう。

ですから、そういう観点からまいりますと、この社債発行限度額がふえるということとは、結局国民や利用者の負担増につながるおそれが十分に考えられる。この点についてはただいま整合性を持った計画だといふふうに航空局はお答えになりましたけれども、別に長期にわたる計画が数字的にいまこの前に明らかにされているわけではありませんで、そういう点については国民や利用者の負担増につながるまいように厳重に監督をしていただきたい、これを要望して、次の安全の問題に移りたいと思ひます。

安全問題で航空局にお伺いしたいのですけれども、航空機の整備についてADとかTCD、こういう扱いがございますね。それはどういふふうな意味を持つのですか、それについてお答えください。

○長澤説明員 お答え申し上げます。

ADと申しますのは、アメリカの連邦航空局が、アメリカ合衆国で製造された航空機につきまして耐空性上何らかの問題を生じたときに、速やかに安全上のために措置を講ずる必要があるという場合に出す命令でございます。耐空性改善命令と私も呼んでおります。それから、TCDと申しますのは、これはわが国で使われております航空機に對しまして、海外の航空当局から安全上の問題で早急にしかるべき措置をする必要があるという連絡を受けた場合に、当局におきましてわが国の航空機の運航者に対してしかるべき措置を通報しております。

○四ツ谷委員 そういたしますと、AD扱いもTCD扱いも、ともに航空機の安全性あるいは耐空性の問題できわめて重要な問題であるといふふうに理解をしてよろしいですか。

○長澤説明員 先生御指摘のとおりでございます。

○四ツ谷委員 では、続きまして、機体の整備方式についてお伺いしたいと思います。

機体の整備方式には、飛行前整備とそれから定期整備がございますね。定期整備の種類が幾つかあるといふふうに私も承知しているのですけれども、定期整備の種類とそれから飛行時間間隔、それから仕事量といふことから、定期整備に要する時間、こういうふうなものについてお答え願ひたいのです。いろいろの機種があると思ひますので、DC8の場合についてお答え願ひたいと思ひます。

○長澤説明員 ただいま先生御指摘のDC8を例にとりて御説明申し上げます。

整備の段階には、日常行います程度のものから、一定の時間ごとに行う定時点検、さらにいわ

ゆるオーバーホールに相当します重整備、こういうものがございまして。DC8の場合には、運航整備と通常呼んでおりますものといたしまして各寄港地で行う整備といふものがございまして。それから次に段階が重くなりましてA整備がございまして、これは百飛行時間を超えない範囲で行っております。それから次にB整備というのがございまして、これは五百飛行時間を超えない間隔で実施するものでございまして。次に定時点検、少し整備の段階が深くなる、一定時間ごとに行うものでございましてけれども、DC8におきましては二千飛行時間ごとにこの定時点検を行っております。さらに、いわゆるオーバーホールに相当するD整備、これは一万五千飛行時間ごとに行っているものでございまして。整備のやり方と申しますか、その段階は徐々に深度が深くなると申しますか、時間がふえるほど細かい点に立ち入ってくるということでございます。

それから、これにかかります時間は、そのときに発見されますふぐあいの状況、あるいはこういう整備の作業のときには、安全上直接関係のないようなものでも、サービス上必要なことも合わせて作業を行いますので、その時間が必ずしも一定はいたしておりませんが、時間が多いたるほどよい日数をかけるということでございます。具体的には何日かかっておるかということにつきましては、ちよつといふ手元に資料を持つておりませんので、お答えできません。

○四ツ谷委員 いま、何日かかっているかというのは手元がないということですが、そういうふうなことで監督ができるのですか。

○長澤説明員 おおよその数字、数字と申しますか、それはわかっておりますけれども、個々の機体について何日かかっているかといふことは、一つ一つ事例ごとに日にちが若干違つておるといふことでございまして。

○四ツ谷委員 若干日にちがずれるという御答弁でございましたけれども、大体の目安といふのか、基準といふのがあるでしょう、何時間以上と

か何時間以内とか、その仕事量では。

たとえばD整備、いわゆるオーバーホールなどは一体何日間かけてやるのですか。

○長澤説明員 DC8のD整備を例にとりますと、およそ三週間程度かかっております。

○四ツ谷委員 日数にすると。

○長澤説明員 日数にしますと、二十日程度でございます。

○四ツ谷委員 そういたしますと、定期整備にはABC Dと、DC8の場合ある。そして、だんだんと深度が深くなる。時間をかけて丁寧な整備をする。特にオーバーホールの場合は、いまの御答弁ですと二十日ぐらいかかる、こういうことでございますね。そうすると、オーバーホール整備というの、定期整備の中でも最も時間をかけて最も丁寧なやる重要な整備というふうに位置づけていいのでしょうか。

○長澤説明員 先生御指摘のとおりでございます。それでは、飛行前の日常の点検、それから多少時間が短いAチェック、Bチェック、こういうふうな整備の場合に、いわゆるキャリーオーバーが出た場合には、どういうふうなときにそれを処理されるわけですか。

○長澤説明員 ふぐあい事項が出ましたときには、原則的にはその時点で修正をするのがたてまえでございます。ただし、部品の入手の状況あるいはそのときの諸般の情勢によりまして、そういうふぐあいを若干持ち越しをすることがございます。ただし、持ち越しをする場合にも必ず安全上の技術的な検討をいたしまして、安全上全く支障がないというのを確認できた場合のみ、そういう場合にのみキャリーオーバーをすることはございます。

○四ツ谷委員 それでは、具体例についてお聞きをしたいと思ひます。

八〇年です。去年になりますが、九月の二十四日から十月の十日まで、機種DC8、JA八〇〇九です、オーバーホール整備が行われておりま

すが、この飛行機で、右主翼下側の後方スパーにひび割れが生じた、これが発見されております。

この場合、恒久処置をせずに、しかもこれは私の資料ではAD扱いになっておりますが、恒久処置をせずにいわゆるEV扱いでキャリーオーバーされている。このEV扱い、すなわち技術指令の変更ですね、こういうふうな扱いでキャリーオーバーされております。この場合の技術指令の変更、すなわちEV扱い、これは運輸省の了解が必要なのですか。この問題は運輸省、了解しているのでしょうか。いかがですか、それとあわせて。

○長澤説明員 DC8の八〇〇九の翼の下面にひび割れが見つかった件でございますけれども、これはADは出されておられません。本件につきましては五十五年の九月の重整備作業中に、翼けたの下部に長さ約一インチ・二・五センチの亀裂が発見されたものでございますけれども、その亀裂の状況は、運輸大臣が承認をしております整備規程の中にございます修理作業基準、これを適用して基本的にには作業できるものでございまして、日本航空においては、この航空機のメーカーでありますダグラス社の合意を得た後にEV、エンジンリアリング・パリエーションを発行いたしました修理を行ったものでございます。

本件につきましては一応の修理を行いました。ダグラス社と各種情報交換をやり、検討をいたしました結果、特別注文の部品をダグラス社において製作をいたしまして、それを日本航空へ供給をするということで、恒久的には本年の九月末までに修理を完了する、恒久的な修理を完了する、こういうことになっております。

○四ツ谷委員 ただいま運輸省はこの件についてはAD扱いになっていない、こういう御答弁がございましたが、私が手元に持っております日航の技術部が出しておられる資料によりますと、AD扱いになっております。どういふことですか。では、日航の技術部の方がAD扱いだけれども、運輸省の方に了解を求めておられないということなの

のですか、どうですか。

○長澤説明員 本件につきましてはAD扱いにいたしていません。

○四ツ谷委員 ところが、この資料によりますと、この資料では、このDC8の八〇〇九の問題については、出所または参考として去年の一月二十二日にアメリカの連邦航空局からADの要望事項というところになっていることがはつきり出ているのです。

それでは、それを運輸省の方は聞いておられない。そうすると、日航の方がADだけれども、運輸省の了解を得ないでこういうふうなされたということですか、どうですか。

○長澤説明員 ADとして扱っておりますけれども、その故障の発生状況、それに対する修正措置等につきましては、これを直接監督しております東京航空局におきまして状況を把握して、そういうエンジンリアリング・パリエーションの発行等につきましては逐一報告を受けて、それを見た上で作業を実施させておるものでございます。

○四ツ谷委員 ところが、運輸省の方はAD扱いにしていないとおっしゃっていますけれども、示させていただきますと、日航の方はこのようにはつきりとADという判を押しているわけです。AD扱いの場合、EVをやる場合には航空局の事前了解が必要であるというふうになっているのではありませんか。一体それはどうなっているのですか。

○長澤説明員 ADの場合、つまり耐空性改善通報の場合、その内容によりまして運航者において処置できるもの、あるいは改めて修理改造検査等の検査を受けなければならないもの、そういうものはTCDを発行する際に具体的に明記をして発行いたしておりますので、それに従って検査が必要なものには検査を受ける、こういうことになっております。

○四ツ谷委員 ただいまの御答弁はきわめて不明確です。はつきりしていませんね。一方でAD扱いにしているというのに、運輸省の方はそれをつ

かんでいないところですか。

では、ちょっと観点を変えて質問させていただきます。

それでは、運輸省のおっしゃったことを百歩譲って、これは相談をしてみたということですが、これも、この場合には応急処置をやっておりますね。ところが、ダグラス社の方からはクラック、ひびができたときにはこういう処置をしないさい、恒久処置をしないさいという要望事項が来ているはずで、それがなぜそういうふうにならなかったかという、いまは部品が手に入らなかった、こういうことですね。部品を手に入れるためにダグラス社の方に問い合わせをした、ことしの九月末日までに直すようにという、いわゆる応急処置をとった、いまこういうことでしたね、そうですね。

そういったしますと、この主翼の下のいわゆるスパーにひびが入るというふうな事項につきましては、先ほどAD扱いでない、TCD扱いでない、運輸省はおっしゃったけれども、日航の方はAD扱いとして処理をしておられるわけです。これは非常にADというのは航空安全上、耐空性上きわめて重要な指摘事項である、こういうふうなさつき技術部長は御答へになりましたね。そういう観点から言いますと、このようなものが去年の九月にオーバーホールで発見された、そして一年間もそのまま放置して、いわばキャリーオーバーのままフライトさせているということになるのではないですか、いかがですか。

○長澤説明員 ただいま御指摘いただいておりますDC8の主翼の下のクラックでございますけれども、この八〇〇九の以前にも、去年の三月でございますが、八〇四一で類似のクラックが発見されておりました、そのときからこの問題に取り組んで検査をし、対策を講じてきておるものでございまして、その時点から技術的にはメーカーと十分連絡をとって対策を講じたものでございまして、これは非常に特殊な部分でございますので、これを恒久的に修理する部品をつくるためには、

航空機メーカーの方でこれに必要な適合する部品を製作する必要があるということで、安全上支障のない修理をひとまずいたしまして、そして最終的にはこれに合致する部品を入手した上で恒久修理をする、こういう手順を考えてやっておるものでございます。

○四ツ谷委員 そうすると、去年の三月にも発見をされた。二回発見されておるのでしょうか。去年の三月に発見をされて、この問題については特に注意を払っている。にもかかわらず、次に発見されたときにダグラス社に問い合わせをしなければ部品が手に入らない、こういうふうなことで安全上の経営ができていないというふうに言われるのですか、いかがですか。

○長澤説明員 昨年の三月に発見されましたものと九月のものとは若干大きさ等が違ひまして、全く同じ修理方法ではなく、修理方法に若干の違ひがございます。しかし、その修理の基本的なプリンシプルは同じであるということでございまして、そのクラックの程度に応じてこれに対応する修理の方法も変わってきますので、その傷に対応した部品を特につくる必要がある、こういうことで、その傷についてはその時点で検討を始めておるわけでございます。

○四ツ谷委員 ところが、先ほどもおっしゃいましたけれども、オーバーホール整備というのは時間をかけて最もよく点検をする、そういう整備になっていくと技術部長おっしゃいましたね。そういったしますと、最も時間をかけて大切にしなければならぬオーバーホールで発見された、しかも航空局の方はAD扱いでないというふうにおっしゃっていますが、これは後で本当にそういうふうなのか、日航がADにしているのにそれらの方に事前了解を得ていなかったかどうか、それはちゃんと調べてお答え願いたいと思うのですけれども、日航としてはAD扱いにしているわけですから、これは安全上、耐空性上きわめて重要な部分としての要求事項ということで日航が処理をした。ところが、仮修理に終わっている。

これは安全上問題がないとおっしゃったけれども、いわば仮修理に終わってしまって、恒久処置ではなかったわけですから、いわゆるキャリーオーバーしているわけですから、そういうふうなオーバーホールでキャリーオーバーをしたものを一体いつちゃんとするのですか。おかしいじゃないですか。短い時間で点検して十分にできなかったものを、今度オーバーホールのときにちゃんとするのなら話がわかりますよ。だけれども、これは一万五千時間ごとにオーバーホールをやるのでしょうか。おかしいじゃないですか。

○長澤説明員 このDC8に対して行いました修理は恒久的なものではありませんけれども、その修理自体は安全上全く支障がないように補強して修理をしておるものでございます。オーバーホールにおきましては、原則的にキャリーオーバー項目をつくらないという前提で作業をするわけでございますけれども、安全上支障がないということも十分確認した上で、なおかつ今回の場合のように部品を特別につくらなければいけないという場合には、安全上全く支障がない措置を講じた上で、その部品ができるのを待つ最終的に修理をするというところをやるわけでございますが、そのほかにもたとえばペイントの塗り方とかおとすという場合には、ペイントの塗り方というのとはごく部分的にタッチアップの形で塗る場合と、ある程度面積を広げて塗る場合とで、その後のいろいろな処置も変わってきますので、そういうような点につきましてはキャリーオーバーをするということがございます。

○四ツ谷委員 先ほどから航行安全上絶対に支障がないということだというふうに繰り返しておっしゃっていますが、われわれが航行安全の問題を云々するときは、あくまでも飛行機が落ちるというふうなことを言っているわけじゃないのです。確かにいまのジェット機は安全度を大変大事にしてつくられているというのは常識になっているわけですから、けれども、しかし、だからといって、大体キャリーオーバーをなくしていくというのは運輸省

の方針じゃないのですか。キャリーオーバーは残しておいてもいいのですか、どちらなんですか。

○長澤説明員 私どもが航空会社を指導します場合には、キャリーオーバーは原則的になくすべきであるということで指導をいたしております。

○四ツ谷委員 原則としてキャリーオーバーをなくしていくというのが原則だ、これはあたりまえですね。ところが、このADの問題、いまの問題につきましても、日航の資料によりますと、いわゆる応急処置をして、恒久処置をキャリーオーバーにしているというふうにちゃんと報告書は書いています。キャリーオーバーにしている。実際持ち越している。こういったことは実際好ましいことなんです。あなたは安全だからそれでいいんだとおっしゃいましたけれども、これは何も恒久措置ではなくて、いわゆる仮縫いでしょう。仮修繕です。こういうふうなものをオーバーホールでやったものをさらにキャリーオーバーをまださせている。ことしの九月の末日まで構わないんだ。こういうふうな姿勢はいいのですか、どうですか。

○長澤説明員 航空機の整備におきましては、安全の確保ということとは絶対の要件でございます。したがって、オーバーホールにおいてふぐあい事項、今回の場合クラックでございますけれども、クラックが発見されたものに対して、安全上支障のない措置をとることが絶対の命題でございます。そういう観点での修理は必ずやらなければならぬし、またやるべきものでございます。ただ、特殊の部品でない最終的な形に直らないという場合には、それ以上の申し送り、安全上全く支障がない修理をしまして、そういう修理というのはたとえば若干機体の重量が目方がふえとか、そういったようないろいろふぐあい点もありますけれども、安全上全く支障がない、必要な強度、構造、全く支障のない形に修理をして飛ばすということはどうしてもこれは避けられないことだと思っておりますが、安全上の点に

関しましては、全く遺漏がないようにチェックする、これが基本でございます。

○四ツ谷委員 いま特殊の部分品だとおっしゃいましたけれども、日航の資料によりますと、こういうひびが割れたときにはこういうふうな当てなさいというダグラス社からの指示書もちゃんとあるわけですよ。さっきあなたは二十日とおっしゃいましたね。この場合は十五日間のオーバーホールになっていきますけれども、初めの日にこれを発見してダグラス社にちゃんと問い合わせをすればすぐに手に入るものじゃないですか。

それで、こういうふうな考えますと、さっきから運輸省は一生懸命航行安全上問題がない、問題がないとおっしゃっていますけれども、私が言うように、旅客機の航行安全という問題は、飛行機がいま落ちるとか落ちないとかいう問題ではなくて、常に安全に航空機の状況が保たれていなければならぬということがまず基本にならなければこの問題を云々できないと思うのです。だから、日航の安全対策に対して最優先課題だというふうにはおっしゃっているけれども、そのところはきわめて問題点が多いと思います。

運輸省に重ねて聞きます。先ほどから部品の入手不足だということおっしゃっていましたけれども、整備をする場合の要員ですね、これについて問題はなかったのですか。こういうふうには日にちが足りないとか部品が足りないとかいうふうなことでキャリーオーバーにしていますけれども、部品の入手不足だけだったのですか。整備要員の問題には問題なかったのですか。

○長澤説明員 私どもが報告を受けておりますのは、部品の入手の問題であつたというふうに報告を受けております。

○四ツ谷委員 それでは、重ねてお聞きします。この問題を外れて日航の整備の問題について、部品の入手不足、それから要員不足という点について、要員が十分に配置されて整備されているかどうか、その辺まで、A B C D各段階においてそこまでチェックをされておりますか。

○長澤説明員 日本航空におきます整備の実態につきましても、一年ごとに修理改造認定工場の更新検査がございます。そのほかに安全性確認検査というものをやっております。それから、検査官が適宜巡回をいたしましてその実施状況を確認しております。そういったようなものを総合して日本航空の整備がどういう水準にあり、どういう体制で行われているか、必要があれば必要な是正措置を求めるといことで、施設の問題、要員の問題、あるいは整備にかかるお金の問題、こういったものを総合的に見ておるわけでございます。

○四ツ谷委員 見ておってどうなんでしょうか。十分なのか不十分なのか、どちらですか。

○長澤説明員 そういったいろいろなチェックをしました結果、一応良好な状態に保たれておるといふふうに判断いたしております。

○四ツ谷委員 ただいま良好な状態に保たれてい

るところが、これも日航の技術部から出されている資料によりますと、これはDC8ではありまして、ボーイング747ですが、去年の七月七日のCチェックに、これも主翼の下側にコーロジョン、すなわちさびが発見されているのですね。ところが、この報告書によりますと、「コーロジョンに

対し、マンパワー不足ですべてがコレクションされなかった機会を利用してさびの進行状況をチェックしたので参考までに写真を送付いたします。」というところで、約六カ月間そのさびの進行状況を

技術部が参考のために写された、こういう写真が来ております。六カ月間で翼のさびがこういうふう

に進行している。何力所かのさびが発見されているわけですね。
もう時間ありませんのでさびの問題は省略いたしますけれども、ところが、このところではマンパワー不足というふうに日航は言っているのですよ。あなたの方はおおむね良好です、これはどういふことですか。マンパワー不足は人手不足ということじゃないのですか、いかがですか。
○長澤説明員 先生ただいま御指摘の747のJA八

一七の翼下面のコーロジョンの問題でございませけれども、これは日本航空としましては、747のハイスイクル、離着陸回数が多いものに對する対策等いろいろ考へておる中で、コーロジョン対策というのを徹底的にやろうということで対策を立てて始めた一連の作業の中で出てきておるものでございませけれども、このときには、左側の翼の下

面におよそ百五十カ所、それから右側の翼の下面に約三百カ所のいわゆるコーロジョンというスコー

ク、ふぐあい事項が挙げられております。ただし、このふぐあい事項のうち処置を必要とする

と考えられるものは左翼に九カ所、それから右翼に二カ所の計十一カ所でございます。この十一カ

所についてはすべて徹底的な修理をいたしまして問題ないようにはしております。残りの軽度のもの

のうちのおよそ八〇％は処理をし、強度上は十分な状態にしておるわけでございまして、比較的ひ

どかつた十一カ所に止まっております。さびをとった後の板の厚さ等を測定してみた結果、すべてこれ

は許容値内にあったというところでございませ。○四ツ谷委員 私の質問は、さびの問題をさておいてと言ったはずですが、いまさびの問題について私も質問したいのですけれども、もう時間がありませんので、私が言っているのは、この日航の技術部の報告によりますと、「発見されたさびに對し、マンパワー不足ですべてコレクションされなかった機会を利用してさびの進行状況をチェックした」、このマンパワー不足、いわゆる人手不足で、さびは発見したけれどもすべてがちゃんとできなかつた、人手不足と言っているんですよ。どうなんですか、その辺はチェックされないのですか。その人手不足ということについてどうお考えですか、そのところを言っていたきたい。
○長澤説明員 徹底的なコーロジョン対策を行いました結果、一時的にマンパワーの不足を来しておるわけでございませけれども、その一時的な不足というのは、作業管理全体から見まして特にひどいものであるというふうには私どもは理解をしております。

○四ツ谷委員 ただいまの御答弁はきわめて国民を、飛行機に乗る人をだましていますよ、そんな言い方は。一時的に人手不足、そんなばかなことあります。私は技術部の人を追及しているわけじゃない。これはちょうど六カ月間さびを放置したらこういう状況になるよということになるわけですけれども、大体六カ月間手をつけずにさびをそのままに放置した状況があるわけです。結局人手不足でキャリーオーバーが続いておるといふことになるんじゃないですか。そういうふうな日航の安全が最優先だとおっしゃっている経営方針の中で、まさにみずからが人手不足だということをおこすのはつきりとお出しておるわけじゃないですか。

私はもう時間がありませんので、最後に大臣にお聞きしたいのですけれども、まだまだたくさんこういう問題があるのです。私たちに与えられた時間がきわめて少ないのでまた後で質問させていただきますけれども、しかし大臣、先ほどからお聞きいただきましたように、翼の下に非常に大きなスパーというのですか、栓にひびが入っている。応急処置をして安全だといふふうにおっしゃ

に入っているけれども、航空機のきわめて大事な部分にひびが入るのを恒久処置をしないですのままキャリーオーバー、これはキャリーオーバーという言葉は運輸省は余り好きでなさそうですけれども、実際に使っているんだから仕方がない。持ち越し、ちゃんとしないで欠陥の持ち越しですよ。それもオーバーホールの重整備のときにちゃんとしないで持ち越している。こういう問題がますますあ

る。それから、いま言ったように、みずからが人手不足だといふふうに技術部がちゃんと指摘している。ということは、整備の方に、先ほど私が指摘したように、日航法が改正になって社債なんかがたくさん発行するようになることになると、どうしても日常経費がかさんでくる。一体どこでその経費を節約してくるか。ガソリン代が高

くつくといへば、これは払わぬとしようがないからする。そうすると、整備費の方が削られてく、合理化が進んでくるということで安全対策上きわめて問題の経営方針ではありませんか。これは現在、いまやっているんですよ。日航法の改正前、いわば運輸省が監督権限をまだしっかり持っていたら、運輸省がこういうことなんですよ。運輸大臣は、国民の立場から見てこういう日航の安全経営についてどのようにお考えですか、また、今後どういふふうに行政指導をされるつもりなのか、その点について伺いたいと思いま

す。
○塩川国務大臣 先ほど長澤技術部長からいろいろ答弁しておりますように、一時的にそういうようなものがあるのかなと私は思っておりますが、しかし、そういうことがあつてはやはりいいなと思います。でございますから、それが人手不足に起因するの、あるいはまた修理計画が若干おくれそうというものが残置しておったのか、その点私はむしろさしつかえはわかりませんが、いづれにいたしましてもこういう精密な機械でございませから、十分な整備をしておかないと簡単な一カ所のミスが重大な事故につながるということでございませから、過去の歴史も物語っておることでございませから、今後十分により一層厳重にそういうものをチェックしていくように、そして改善せしめるように強力に指導いたすつもりであります。

○四ツ谷委員 まだ幾つか質問が残っておりますけれども、三浦議員の関連質問がございませので、かわらしていただきます。

○三浦(久)委員 三浦久君。
○小此木委員長 まず、運輸省にお尋ねをいたします。

昨年の二月二十八日に都労委が、日本航空労働組合からの申し立てのありました不当労働行為救済事件について組合の主張を全面的に入れて救済命令を出しました。この件について、まずお尋ねをいたします。
【委員長退席、楢橋委員長代理着席】

この救済命令は、日本航空労働組合の組合員に對しまして昇給、昇格について差別があるから正をしろ、こういうものであります。その総額は約十億円というふうに試算をされております。この事件は、実際に審査は十年以上都労委で行われているわけですね。それにもかかわらず、会社は中労委に再審査の申し立てをした、こういうことを口実にしてこの救済命令に従おうとしないのであります。

私と四ツ谷議員は、昨年の七月二十三日に運輸省を訪ねました。そして、これは不当労働行為救済制度の目的に反しているではないか、労働者を早急に救済するという制度の趣旨に従って、日本航空株式会社に對してこういう命令に従うように指導すべきである、そういう申し入れをいたしましたわけでありまして、それに対して当時の松本航空局長から、検討して対処いたします、こういう御返事をいただいたわけなんです、その後どういふような措置をとられたのか、お尋ねをいたしたいと思ひます。

○松井(和)政府委員 ただいま御質問の、昨年の夏の三浦先生、四ツ谷先生からの申し入れがございまして、私の前任者松本航空局長が日本航空株式会社に對して、私も労働問題に介入する立場ではございせんけれども、しかし航空会社という非常に公益性の高い企業を監督する立場から関心を持つておることも事実でございまして、できるだけ早期に解決するように要望したところでございまして。

〔樫橋委員長代理退席、委員長着席〕

○三浦(久)委員 早期に当事者間で解決するように、こういう要望をしたというのですが、それは私に言わせると何もしてないのと同じなんです。ね。当事者で話し合いがつかないからあれだけ十数年間にわたって審査をし、その結論が出たにもかかわらず、まだそれに従おうとしない、当事者間で話し合いがつかないから再審査の申し立てをしてるんです。そういうところへ、ただ当事者で話し合いをしたらどうですかと要望いたします。

す、これは何もしていないということです。それは全く指導権というものを放棄しているあり方だというふうに思わざるを得ないのです。これはだれが聞いてもそうだと思うのです。ですから、なぜ運輸省はこの命令を履行しないというふうに指導をしなかったのですか。

○松井(和)政府委員 私ども航空局といたしましては、先ほども御答弁申し上げましたとおり、労使の問題に介入する立場ではございせんので、そのようなことは指導いたさなかったわけでございます。

○三浦(久)委員 労使の關係には介入できないと言ふけれども、この都労委の命令というのはどういふ命令ですか。会社は組合員に對して差別した賃金の差額を支払え、そういう内容の命令なんです。そしてそれは、後で労働省に聞きますけれども、現に効力を有しているんです。それであれば、この日航法の第十二条の二「その業務の適正な運営を確保するため必要があるときは、」云々とありますね、「監督上必要な指示をすることとできる。」とあるでしょう。これに合致するじやありませんか。当然十億円の金を支払わなければならない義務を会社が負っているのです。それについて支払おうとしなければ、支払えという指示はできるでしょう。たとえば会社が四十億円か五十億円か知らないけれども機材を購入した、当然払わなければならないその金を会社が支払わなかった、そのために裁判まで起きそうになった、そういう場合にあなたたちはこの十二条の二に基づいて指導できるでしょう。それはできないとおかしいでしょう。十二条の二に「事業計画及び資金計画の実施並びに収支予算の執行について、」監督することができると、指示できる、こうなっています。十億円は当然払わなければならぬ金なんです。それについて資金手当てをどうしろとか予算に計上されてないじやないかといういふ指導はできるはずですよ。それを労使關係について介入できないなんて、これは逃げ腰ですよ。法律に違反をしているという事態がいま目の

前に起きているということです。

私ちょっと労働省にお尋ねいたしたいと思ひますが、この都労委の救済命令というのは裁判所の判決と違う。裁判所の判決ですと確定をしなければ効力は発生いたしません。しかし、私は都労委の救済命令というのは行政処分だと思つています。そういう意味で、労働組合法の二十七条にも、この都労委の命令というのが、写しを交付したその日から効力を発生するとちゃんと書いてます。そのことについてお尋ねをしたいのです。が、どういふ効力が発生するのか、そうしてそれは再審査の申し立てによってどういふ影響を受けるのか、そのことをお尋ねしたいと思ひます。

○中村説明員 命令の交付を受けて直ちにその効力が発生する、その効力は一体どういふことかということでございますけれども、行政上の処分があった、それに従うべき義務が発生するということになるかと思ひます。

それから、再審査の申し立てをしたときにその効力はどうかでございますが、それはたしか二十七条の第五項に書いてありますように、効力はそれによつては失われないということでございます。

○三浦(久)委員 この義務の内容ですね。いまあなたはただ命令に従う義務が生ずると言いましたけれども、もっと具体的にこの救済命令に従つてお話をしたいでございます。いかがですか。

○中村説明員 本件の命令は、差別があった、したがって、さかのぼってバックペイをし、こういうことになっておりますから、命令の効力が生じていることはすなわちバックペイをし、という義務が残っているということになります。

○三浦(久)委員 その義務ですけれども、行政上また公法上の義務だと思ふのです。この命令によつて会社と組合員との間には直接法律關係、權利義務關係は発生しない。しかし、会社はその労働者に賃金を支払うべき公法上の義務を負っているというふうに理解してよろしいのですか。どうでしょう。

○中村説明員 そのとおりでございます。

○三浦(久)委員 公法上の義務、行政上の義務というのはだれに對する義務でしようか。

○中村説明員 これは地労委の命令でございますので、知事に対する義務を負っているということになるかと思ひます。

○三浦(久)委員 大臣、いまお聞きになりました。いま義務違反が続いているのです。昨年の二月二十八日に都労委の命令が発せられました。その後、中労委の履行勧告がなされている。この履行勧告というのは都労委の救済命令が現在効力を発生しているということを前提に行われたものだと思ひますが、いかがですか。

○中村説明員 履行勧告の制度は法律に基づく制度でございますが、中労委の規則によつて行つております。したがって、命令自体の効力がある、それを是認するような形で履行勧告を出している、こういうふうに解釈をいたしております。

○三浦(久)委員 そうすると、去年の二月二十八日から現在まで日本航空株式会社は、いまあなたがおっしゃったような履行すべき行政上の義務、公法上の義務に違反をして、そういう状態をずっと続けているということになります。どうでしょう。

○中村説明員 確かに義務があり、それに従っていないということは義務違反ではございますが、もう一方、その義務を履行するのに対していろいろな強制手段がある。たとえば罰則を設ける、あるいは過料を付けるとかいろいろございまして、この都労委の命令に對する義務違反には、いろいろ観点から罰則というものを設けず、当事者の任意の履行にまづという形になっております。その意味を含めまして、義務はあるけれどもそれに従っていないという状態がいま続いている、こういうことでございます。

○三浦(久)委員 大臣、どうですか。いまそういう国の法律に基づく公法上の義務に違反をしているという状態がずっと続いているのです。裁判な

ら最高裁の判決が確定しなければ何の義務も生じません。しかし、これはそうじゃないのです。そういう状態を運輸省がそのまま放置しておいていいのです。私は大変疑問に思うのです。ただ要望いたしました、そんなことじゃ済まない問題じゃないですか。

日本航空株式会社にお尋ねをいたしますけれども、どうしてこういう命令に従わないで公法上の義務に違反をし続けるのですか。

○朝田参考人 初審命令をお受けいたしましたして、私どもはできるだけその命令に従いたいたと思つていろいろ検討したのでございますけれども、わが社におきまところの人事制度、賃金制度というようなものの現存しております体系とその運用に、正確な都労委の認識というものが得られていない、これはとても私どもとしては承服しかねるというところで中労委に再審の申し立てを行つてゐるのでございまして、ただいま中労委で組合と会社とお互いに譲歩して早期解決のために審問協定というものを合意いたしました、それに基つていま審問を進めていただいております。ごさいいます。

○三浦(久)委員 審問協定とか立証協定というのは、それは審問をするための協定であつて、だからといつて組合が、この救済命令はそれまで履行しなくても結構です、そういうことを決めたということには、私も事情を聞いてみると、なつていないはずですね。それはお認めになつてゐるのです。いま社長さんのおっしゃることは、結局都労委の命令には不服である、都労委の考え方が間違つておるのだということですね。それは結構だと思つておるのだ、それをいま一生懸命やつてゐるのだからまあ待つてくれ、こういう話だと思つてですね。再審査の申し立てをすること、政治的にはいろいろ問題はあるだろうと思つてますが、しかし、不服だからといつて争われるということとは結構だと思つてます。しかし、だからといつて公法上の義務に違反をするということをし続けていい

ということにはならないと私は思うのです。ですから、よくありますね、仮処分の問題でも何でもよくありますけれども、まず履行しておいてそして争うという場合だつてあり得るわけですよ。特にこの場合にはもう都労委の命令自体が現に効力を生じているわけですから、それに従わないという公法上の義務違反というものを続けてまで支払いを拒否するという理由にはならないと思つてゐる。その点いかがですか。支払つてから、履行をしてから争つたらいいじゃないですか。

○朝田参考人 ただいまのお話のようなことも十分考へてみたわけでございますが、この初審命令を履行いたしますと、将来もし取り消しとか変更というものがあつたとしても原状回復はきつめて困難であるというふうな判断をいたしまして、まことにいたし方ないといふことは、率直に申し上げてそういうことでございいます。

○三浦(久)委員 原状回復が困難だと思つていましてね。私は必ずしもそうは思いませんけれども、しかし、仮に原状回復が困難であつたとしても、違法な状態を続けるということとはよくないこととすね。あなたたちにはそういう違法な状態を続けたい手段があつたはずなんです。それは都労委の救済命令というものの効力を一時停止するといふ法的手段をあなたたちは持つていたはずなんです。たとえば再審査の申し立てをしませんで取り消しの行政訴訟を出すことができますね。これは両方どちらでも選択できるわけです。行政訴訟を提起した場合に救済命令の執行停止の申し立てをすることができるとすね。執行停止の申し立てが入れられればあなたたちは合法的にこの都労委の命令の効力を停止することができたのです。それを何でしなかつたのですか、それほど自信があるのなら、あなたたちが、おれたちは正しいんだ、裁判所は必ず認めてくれるというのであれば、そういう合法的な道をとる手段があつたじゃないですか。それを何でとらなかつたのですか。

○朝田参考人 ただいまのお話のような行政訴訟を提起する、そして初審命令の執行を一時停止する、こういう手段があつたじゃないかと、こういうお説でございますが、私どももその方法も考えたいわけでございますけれども、裁判の問題に持つて出ますと、いままでの労使関係も、はなはだ残念なことで、なかなかうまくいっていない、そこへ裁判でやつてまた百年戦争かと、こういうような感じを与えては、労使の関係というものをもう少しのところまで修復しようといつてもそれは非常に悪い影響を及ぼすじゃないか、こういう判断で、もう一度中労委の、上級の機関にアピールをしてひとつ是正を願つてもらいたい、その方が穏当じゃないかと私は判断をいたしましたわけでありま

す。

○三浦(久)委員 そうすると、中労委でもうあとやらないといふことですか。また中労委の命令が出ますね。それに対してまた行政訴訟できるので、すよ。ですから、会社がどこまでも最後まで争うといふことになりまして、一番長い道をあなたたちは選んでゐるのすね。あなたたちは、短くしようなんていまおっしゃつてゐるけれども、いままでのあなたたちの経過を見てみると、とことん最後まで争つてゐますでしよう。そういうことをやれば、一番長い道なんです。また再審の命令が出たら、今度は行政訴訟ですから、一つだけよくいになるわけですね。ですから、お言葉ですけれども、それはちよつと私は納得できませんで

すね。

それで、行政訴訟を出せば、あなたたちは執行停止の道を選ぶこともできるかもしれません。しかし、逆に緊急命令が出されるかもしれぬ。そういうことを恐れたのじやありませんか。会社の方は、都労委が間違つておるのだと、こう言つていますけれども、私は労使関係については、会社に違法精神がないのではないかと、いふふに思つてゐるのですよ。というのは、そんなこと失礼ですけれども、不当労働行為の件数では最近ワーストワンになりましたね。とうとう三菱重工と肩を並べてしまつた。そして、その争い方も、私が見て

いますと何か野蛮な感じがするのです。日本航空株式会社という、日本のナショナルキャリアとして、われわれは非常にあこがれてゐると思つて、日本の国民はみんなあこがれてゐると思つて、何か文化の香りの高い、そういうもの、だといふふに思つてゐると思つてゐるけれども、ところが、労使関係を見ると野蛮だ。たとえば裁判所の緊急命令にも従わないのですから。そして、二百万円も過料を払つてゐる。これも三回もやつてゐる。ここにやはり原因があるのじやないか。正々堂々とあなたたちは争われたわけですね。そして、都労委の判断が下つたのであれば、不満であつてもそれに従うというのがフェアな態度じゃないか、労使関係を正常化する道じゃないか、私はそう思ふのですけれども、その点はいかがでしよう。

○朝田参考人 裁判に訴えて法的措置を講ずる、違法精神なり法的手続といふものをおろそかにして、いつも時間を遅延して争つておるじやないかと、こういうことでございまして、中労委で、先ほど申し上げました事実誤認と私どもは判断しておるわけでありまして、それと賃金制度あるいは人事制度、こういうものも、従来労働組合とコンセンサスを得てつづつた制度でございまして、それが都労委の命令に従いますとこれは根底から崩れるといふことで、やむを得ず私どもは中労委に再審申し立てをいたしておるのでありまして、裁判上の問題は、先ほど申し上げましたように、余りにもぎすぎすすると、どこまでも争うのかと、こういうようなことであつてはいけません。できるだけ早期に上級機関である中労委で御判断をいただきたい、こういうふうな考へておるわけでございます。

○三浦(久)委員 そうすると、もう中労委段階で和解をするか、それとも中労委の命令が出ればそれに従う、そういうお考えですか。もうほかには争ひませんか。

○朝田参考人 中労委が判断をお下しになりましたその内容を、いまからどういふものが出るかわかりませんが、それを前提にお答えするわけに

はまいらないと思うのでありますが、また審問の進捗状況に從つて、和解をするとか、いろいろな勧告なりアドバイスがありますならば、それはもう実際自主交渉もお断りと、こういうような考えは毛頭持っておりません。そのときの進展状況によつて判断をさせていただきますと思います。

○三浦(久)委員　しかし、それは答弁が矛盾しているでしょう。余り裁判なんかで争いたくない、だから中労委へ持っていくんだと、こう言うから、じゃ中労委どまりかと。あなた、中労委の命令が出たら裁判しかないのですよね、取り消しの行政裁判しか。それならいまの参考人の答弁が、一貫した答弁をするとなれば、もう中労委段階で終わりにしますという答弁が出てこなければいけないのじゃないですか。どうですか。

○朝田参考人　中労委が判断をお下しになりました時点で、その内容いかんによると、こういうことを申し上げておるわけであります。

○三浦(久)委員　それじゃ、あなたたちは自分の満足する答へが出るまではずっとこういう公法上の義務に違反を続ける、そういう意味ですか。

○朝田参考人　初審命令が有効であるということは重々承知いたしております。したがって、また法で許されておる再審申し立ての機会も利用させていたで、そして私どもの申し上げることも十分ごしんしゃくをいただきますして、そして第三者の公平な判断にまらしたいというのが再審申し立ての理由でございますから、そういうことに応じて出ましたその判断、中労委の下されるでありまして、その判断の内容というのに従つて、その時点で考えさせていただきます、こう思います。

○三浦(久)委員　もう幾ら聞いても同じ答へしか出てこないでしょうから、大臣にちよつとお尋ねしたいのです。

いま労働省も、また朝田参考人もお話しになりましたように、現在この命令に從つて履行をしなればならない公法上の義務に違反をしていると

いうことは認められているのです。また、現にそういう状態が続いているのです。それに対して大臣は、このままでいいというふうにお考えになつていらしゃるのですか、どうですか。

○塩川国務大臣　これは長年にわたつて労使紛争を繰り返して、非常に私も残念なことだと思つております。しかし、事ここに至るまでには、長い年月の間に相互の理解の不足がこういう事態になつてきたと思うのです。そこで、やはり会社といたしまして、許される手続は十分とつて、いろいろな手続をとつて会社の立場を主張するでありまして、組合の方もそれに對し自分らの真意を理解してもらいたいと思つていろいろとやつておるでありまして、そういうことからいまだ中労委で審問が、何か四回か五回持たれておるうちに聞いております。その審問のスケジュールからいきましたらまだ入り口に入つたところだと思つております。ですから、ここで十分に話し合つてもらうことがやはり解決の道だと思つております。先ほど航空局長が言いましたように、私たちといたしましては、いわば公共性の強い会社であり、政府が関係しておる会社ではあるというけれども、やはり企業でございまして、その企業経営者を中心とした考え、組合は組合の役員を中心とした考えで、お互いが自主的に話しておられるものにわれわれ役所の者が介入し、そこで何かの結論を出さうということができるだけ避けるべきだ、皆さん方もそうおっしゃつておるのだから、国会でもいつでも不当に介入してはいかぬとおっしゃるのでございまして、われわれはその成り行きを十分に見守つていきたいと思つております。

○三浦(久)委員　それは大臣ちよつと違うんですよ。労使関係がお互いに、国が決めたルール、また労使が決めたルール、そういう枠の中で行われているときにはそういう紛争に介入してはいけません、いまはそうじゃないんですね。完全に公法上の義務に違反をしておるといふ状態がずっと続いているわけなんです。大臣。そういう状態をそのまま続けさせていいのか。いまの大臣のお言葉ですと、中労委で話し合いがつか、また決着がつくまでの間はそういう違法な状態を大臣は続けさせるといふことなんですか。そういう違法な状態といふものはやはり一日も早くなくさなければならぬのじゃないですか。そのための監督権限を大臣が行使するべきだといふふうに私は思うのです。もつと具体的に言えば、この救済命令の内容を履行しなさい、そういう指導をしなければいまい違法状態はなくなるのです。大臣はそういう違法状態を放任するのですか、どうなんですか。

○塩川国務大臣　違法、違法と振り回して言われまふけれども、しかしながら、やはり法の中に、先ほど労働省の課長が言つておられますように、いわゆる罰則としての義務を負わしてはならない。だから、確かに一種の行政命令として、そういう点から見れば違法と先ほどから言つておられますが、それに対して、また日本は民主的な国でございまして、それに異議がある場合にはこういう手段がある、いろいろな手続と手段が与えられておるわけでございます。その途中にわれわれが物を申すということ、これははっきりと介入ということになつてまいりますので、手続をとつてやつておる間はわれわれはその成り行きを見守つていきたい、こういうことです。

○三浦(久)委員　それは都労委の救済命令が出るまではそれでよかつたかもしれません。紛争があつて、そしてずっといろいろ経過があつて、都労委の命令が出るまではそれでいいかもしれない。都労委の命令が出た段階では違法な状態が続くのです。再審査の申し立てをしようとして行政訴訟をしなさい、履行しなければ違法なんです。ただ、それについてはまだ制裁の規定がないというだけなんです。怒られなければ何でもやるか、子供みたいな話じゃないですか。母親にぶん殴られなければ悪いことをすると怒られたからしないとか、そういう性格の問題じゃないのじゃない

ですか。やはり国法上の義務なんです。それから、そういうものが厳然として存在している限り、それをみんなが守るといふことが民主主義であり、法治国家の原則じゃありませんか。それを監督するできないといふのであれば、私はちよつと困るので、困るというのは、本会議がありますからもうやめますけれども、しかし大臣、これはひとつそういう違法な状態が続いているといふことを念頭に置いて、早期解決のためにお骨折りいただきます。

一言お願いします。

○塩川国務大臣　三浦さんのおっしゃつておられることは私も理解できますが、近いうちに日本航空の当事者を呼び、十分事情を聞いて、それなりに話し合いの経過等を一回よく聞いた上で、できるだけ早く解決するような方法を、会社自身も努力するように申し伝えたいと思つてます。

○三浦(久)委員　終わります。

○小此木委員長　この際、暫時休憩いたします。

午後二時二十四分休憩

午後三時五十八分開議

○小此木委員長　休憩前に引き続き会議を開きます。

質疑を続行いたします。中馬弘毅君。

○中馬委員　日本航空株式会社法の一部を改正する法律案の審議が続いているわけでございますが、この法案が提案されたそもそもの経緯を考えますと、これは五十五年の十二月二十九日、今後の行政改革の推進についての閣議決定に基づいて、五十六年度予算の財源対策として、政府保有の日本航空株式のうち二百五十万株を売却して、これによつて約五十八億円の歳入増を図るための法的措置と私なんか簡単に考えておつたわけでございますけれども、提案理由を見ますとなかなかりつぱなことが書いてあるわけでございます。『近年の変動する国際情勢に對して、より機動的、弾力的な事業運営をする』とある、あるいは

「民間の活力を十分發揮しつつ、より自主的、彈力的」云々、こういうふうなことが書かれておるわけでございます。

そうしますと、本法律改正の提案の基礎に、やはり日航を取り巻く航空政策あるいは航空行政、企業形態の見直し等の基本理念ないしは方向といったものがあるはずだと思ふのです。もう少し先のことを考えますならば、いま運政審に出されております、この答申が近く出るようでございますから、それを待つてからしたらよかつたと思うのでございますけれども、それを待たずにこういうことをされておるといふことになりまして、やはり政府としても一つの方向が気持ちの上では出ているんじゃないかと思ふので、その点についてひとつお聞きしたいと思つております。

現行の航空政策の立案がされたのが四十四年で、それ以降もう十年たつてゐるわけでございますが、その間に国内旅客あるいは国際旅客、あるいは国内貨物、国際貨物、数字は申しませんが、非常に大幅に伸びておるわけでございまして、当時から見ますならば航空の機材にしましてはかなり大型化されております。したがいましめて、航空というものが一つの日本の交通体系の中に占める役割りが当時とはかなり違つてきておると思うのです。そのときに、ひとつその役割りというものをここではっきり認識あるいは位置づけておかなかつたら、日本航空さんにしまして今後事業運営は非常にやりにくいんじゃないかと思ふのです。それがどうもわれわれにはあいまのままでこの法案が提案されておるわけでございます、その点についてまずお聞きしたいと思ひますので、新幹線鉄道網と航空路線の競合の問題なんです。

日本航空さんが全くの民間航空であつて、あるいはいままでの質問の中にもいろいろ論議されております二重投資とかいふような問題がございまして、民間企業が二重投資をし、それぞれ競争をするというのは、それこそ民間の活力を生かす意味でも、ある意味ではいいことだと思ふ

のです。しかし、この法案にもうたわれておりますように、あくまでも国策会社としてやつていく、国の航空会社としてやつていく。そうすると、これはあくまでも国営企業と言つていいかも知れません。同時に国鉄もそういうことでございまして、その国鉄の方は、新幹線というのは、御存じのように、大量輸送でございます。航空機は、昔は高速輸送だけで大量輸送ではなかつたかも知れませんが、いまでは機材が大型化して大量高速輸送になつてゐるわけですね。そうしますと、ここに同じ国家企業の中で競合関係が起つてくるわけでございます。

そうすると、まずお聞きしたいのは、鉄監局長お見えになつておりますのでお聞きしたいと思ひますが、鉄道を監理する方の立場から言うならば、やはり新幹線、これの収益も考えなければならぬ、また整備新幹線という問題も一つの方針としてもう決まつてゐるわけでございますから、そうすると、一つの限られた需要の中で新幹線の方をある程度採算的に乗せようとするならば、航空の方は幹線のところでは少し空港の整備をやめておいてもらいたい、むしろ整備新幹線が採算に乗るようになってもらいたいというのが本音かもしれないし、あるいはその逆かもしれない。

その点について、新幹線並びに国鉄を監督する立場の鉄監局長、どういふお考えでございましょうか。

○杉浦政府委員 お答えいたします。

航空と新幹線の関係の問題でございしますが、新幹線鉄道はその特性として、現在の東海道新幹線は、平均乗車キロ三百キロちよつとでございします。いわば中距離輸送といふところだと思ひます。しかもまた、相当な程度の輸送量を抱えておるといふことで、大量中距離輸送というふうなところは分担しているというふうな言つていいのではないかと思ひます。一方、航空は主として二地点間を結ぶような長距離輸送、あるいは海を越えたりなんかするような場合の時間短縮効果が非

常に高いような、そういう路線といひますか、輸送を分担しておるといふふうに見ることができるといふわけでございまして、いわばそれぞれその特性的にとらえますと、やはり輸送特性が違ふのではないかとこのように考えます。したがつて、新幹線は新幹線なりに、航空は航空なりに、それぞれ特性に応じまして今後適切な輸送網を形成すべきだといふふうに考えておるわけでございします。

○中馬委員 航空局長はどういふお立場でございしょう。

ただいま鉄監局長からお答え申し上げましたとおり、航空の特性は、やはり何といつても高速性にあると思ひます。したがつて、その高速性が一番發揮できるのが長距離である、あるいは距離がもう少し短くても、海を越えたり山を越えたりする、要するに時間を短縮する効果が大きいところが一番航空の特性の發揮できる分野だといふふうに考えております。

ところで、航空をさらに進めていくためには、何といつても空港の整備が必要でございします。現在、空港の整備は残念ながら非常に立ちおくれてゐると申し上げて過言ではないと思ひます。したがつて、今後私どもといたしましては空港の整備、これは比較的初期投資としましては小さくて済むという利点がございしますし、また高速交通機関の恩恵に浴さない地域に高速交通機関を導入するといふのに最も適した点を持つておるといふ点を考えまして、今後空港の整備をさらに進めていきたいといふふうに考えておるわけでございします。

ところで、空港と申しますのは点の整備でございしますけれども、その空港を使って幾つもの路線が引かれるわけでございしますから、先ほど先生がちよつとおっしゃいましたように、それでは新幹線が通つてゐる都市に空港が必要ないのかと言へば、それはそういうことではなくて、たとえば現在、東京―名古屋便というのが一便に減便され、名古屋―大阪線という昔の航空路線がなくなりま

したけれども、名古屋空港は航空の一つの拠点といたしまして多くの都市との路線網を形づくつてゐるわけでございします。

したがいまして、今後新幹線が整備をされていく、新幹線の特徴は、先ほど鉄監局長言われましたように、やはり大量輸送という点にあるかと思ひますので、航空と新幹線とそれぞれの特性を生かしながら、効率のな組み合せによる交通体系といふものを形づくつていくことは可能であるし、私どももそういう観点から今後の航空路線を考えていきたいといふふうに考えております。

○中馬委員 現実問題として、北海道から東京あたりの旅客の九割以上は、あるいは鹿児島からでも同じでしようけれども、航空に頼つてゐるわけでございます。大量輸送といひまして、それが大量輸送の効果が發揮できるのは、これはいっぱい乗つて初めてその大量輸送の効果が發揮できるわけで、幾ら新幹線を引つ張つても、それが乗車率が二割や三割では大量輸送の効果が出ないわけでございますから、そうすると、一つの日本の今後のあり方を考えたときに、北海道にあるいは九州に、大阪や東京をしのぐような大都市ができて、その間で大量の一つの需要が出てくるということは考えられないわけですね。そうしたときには、どちらかに特化した方が日本の国土運営の上では効率的ではないかといふような一つの判断も出てくるかと思ふのです。

大臣はこの両方の考え方に対してしてどのよう

に一つの御判断をお持ちでございしょう。

○塩川国務大臣 私は、当分の間、現在のようなエネルギー状況であるといひますならば、やはり九州あるいは四国、北海道といふような遠距離は、航空が中心の輸送機関にならざるを得ないだろうと思つております。しかし、これはエネルギー事情等の変化があるに伴ひまして変わつてくると思ふのです。

ただ、たとえば、いま中馬先生のお話にありまして新幹線沿線で、問題は大阪とか福岡なんかですが、これが新幹線がもつと安くなれば、逆に言つ

て航空運賃が高くなればまたこれは状況が変わってくるわけでございますので、当面の政策と、それから将来、まあ十年、十五年先のことは私たちが予測できませんけれども、当面について言うならば、遠距離はやはり航空に依存するという政策を進める、そして航空とその周辺の鉄道とをどう組み合わせようかということがわれわれとして考慮すべき問題だろう、こう思います。

○中馬委員 その点なんですけれども、逆にローカル空港あたりで、ローカル路線なんですけれども、東亜航空ですか、あれが飛んでおりまして、採算に乘らないからこれを切ろうという話になっているわけですね。しかし、考えてみるならば、どうも大型機を投入して、それに十分乗らないから採算が悪くなるというような形が悪循環になって出てきているんじゃないかと思うのです。逆に、先ほど言いましたように、大臣がおっしゃるのと逆になりますけれども、航空の方を安くして、そして大型機じゃなくて小型機を数多く出せば、需要としては、乗客の利便としては非常に高まるわけでございます。しかも、やはり四国の方だっているいは東北の方だって、早く東京に、大阪に行きたいという気持ちはあるわけでございますから、そうするならば、その方がむしろ国民の利便にも合いますし、空港一つだけを少し整備すればいいわけですから、ここに大量の土地を買って新幹線を通すということじゃなくていいわけですから、はるかに全体の投資額としては安いと思うわけですが、大臣いかがですか。

○塩川国務大臣 それは余り、見方によつてはそういう見方がございませうけれども、しかし、私が知っております限りでは、昭和四十七、八年ごろ、いわゆるエアバスが導入されて、これによるところの生産性の向上と申しましょうか、これがコストを非常に引き下げたのです。ですから、これを小型機に戻して、数を多く離着着させる、便数をふやすということ、これは料金はいかがなものなんだろうかと思ひまして、それはおっしゃっているような数字にはならないんじゃないかなと

いう懸念もいたしますが、これはしかし私たちが勉強してみます。

○中馬委員 特に結論を出せと言っているわけじやございせんが、一つの交通機関の中で、自動車は一つの技術的な意味で限界にきていると言われています。鉄道につきましても同じようなことで、リニアモーターカーでもできれば別でございますけれども、大体技術的な意味では一つの極限にまで発達している。しかし、航空機につきましては、今後まだまだ技術的な進歩が考えられ得る交通手段なんです。これは先ほど言いましたような低騒音の問題あるいは水素燃料あたりを使つての低公害の問題であったり、あるいは短距離の離着着の問題、こういうようなことで、技術進歩はいろいろ考えられると思うのですが、そういうことで二十一世紀あたりのことまでも考えて、一つの交通体系というものは考えていかなければいけないと思うのです。そのときに、先ほど言いました一つの可能性があるのは航空機じゃないかと思うのです。

この航空機の技術進歩について、何か具体的な御研究なりあるいは見通しというものが学界あたりである場合にはありましたらひとつ御紹介をお願いしたいと思ひます。

○長澤説明員 お答え申し上げます。

ただいまお話のございました航空技術の今後の進歩の問題でございますが、現在飛んでおりますボーイングの747あるいはダグラスDC10、ロッキード1011、こういう広胴機が採用されるようになりまして、航空機の騒音が大幅に低減をいたしております。そしてさらに、現在開発が進められておりますボーイングの747あるいはボーイングの767あるいはヨーロッパで進んでおりますブリティッシュエアロスペースの146、こういう飛行機にはさらに最近の技術の成果が組み込まれておりまして、新しいターボファンエンジンが搭載されることになっております。そして、なお一層騒音の低下ということが図られる見込みでございます。これら開発中の飛行機については、まだ正確

なデータをつかむには至っておりませんけれども、人間の耳の感じで聞かしまして、半分に近いぐらいにまた音が下がってくるのではないかと、こういうふうな予測もされている状況でございます。

それから、短距離離着陸機の問題でございますが、民間機としましては運航に現在すでに供されておるのは、カナダで開発をされましたデハビランドのDH7C7という飛行機がございまして、これは小型でございまして、五十人乗りのターボプロップ機でございます。

現在やはり世界的に待ち望まれておりますのは、大型のジェット機で短距離離着陸ができるようなものというのが望まれておるわけでございますけれども、これらについてはまだ具体的な見通しが得られるというところまで至っておりません。アメリカでは主としてNASA、米国の宇宙航空局がこれの問題について中心になって研究開発を進めておりますし、わが国におきましても、科学技術庁におきまして航空宇宙技術研究所が中心になりまして、昭和五十八年度から実験機を使つて本格的な短距離離着陸機の研究開発に取り組もう、そういう段階に立ち至つておることとでございます。

○中馬委員 御説明のようにいろいろの可能性が考えられるわけで、今後の一つの特に国内の交通体系につきましては、その配慮も含めてかなり航空機あるいは空港の整備ということについての重点が置かれていんじゃないかと思つています。

最近、日米航空協定を初めとして空の自由化の問題が出ておりますが、きょうずっとの御審議の中でも、特に国際航路につきましては大変な競争が行われていることは認識いたしております。しかし、それで何か相手側のこれを国策的な意味で制限しようとかあるいは日本の国策を発揮するために相手側と交渉する、これも大変結構なことなんですけれども、しかし日本という一つの国から考えたときに、むしろ自由往来によつて日本の国益になるんじゃないか。むしろ来たというののは拒まない形、これにはもちろん空港の制約

もございませうけれども、その点についてどうなんぞございませうかね。日航一社が一つはその權益を守るために、相手にはある程度交換条件をつけて制約を加えるというよりも、むしろ積極的に来るものは来てくださいという形ですね。これについては大臣いかがお考えですか。

○塩川国務大臣 発展途上国なんかそうなんです。来るものは来てください、私のところからは余り行けませんのでというのが多いですけれども、しかし私は、航空權益というものはやはり重要な国益としてこれは十分守つていかなければいかぬんじゃないか。それがためには、それに従事する企業がやはり経営基盤をきちつとして、りっぱに経営力が発揮できるようにしなければならぬと思ひます。そうしますと、この日米航空協定にもうたつてありますがごとく、平等互惠という精神でやはり進めなければいかぬんじゃないかなと思ひまして、自分の国に能力がない場合は、おっしゃる通りに、来るものは来い、それは一面から言つたら、中馬さんのおっしゃるの、完全な自由主義に立つた方がいい、自由競争に立つた方がいいという趣旨だろうと思ひますが、これはしかしあながちそうばかりもいえないように、ある程度自由競争、それは刺激として当然必要ですけれども、こういう特殊な權益は、やはり權益を維持するための方策というものも同時に裏づけしておかなければいかぬと私は思つております。

○中馬委員 その權益というのがたとえば国策会社である日本航空の權益なのか、あるいは日本全体の一つの国際交流という大きな場面で考えると、むしろある程度後進国からもあるいはロンドンからもニューヨークからもあるいは人が来て、そして日本で経済活動あるいは文化活動というものが活発になる方が国益になるというところが十分考えられるわけでございますから、そういう点の配慮があるのかないのかということでございます。○塩川国務大臣 それは双方満足することが真の国益だと思ひます。

○中馬委員 いや、満足というところにばくは一つの力点を置いて考えているわけでございますけれども、確かに一つ、日本が国として持っている企業、この利益を伸ばす、あるいは一つのあれを守るといふことは大事かもしれないけれども、日本全体の国際的な一つの経済交流あるいは文化交流といった面からは、どんどん来るものは拒まずというような形の方がより活発になるんじゃないかならうか。これは過去におきまして、一つの空の時代じゃなくて海の時代のことを考えたときに、どんどんやはり外国の船が日本に来ることの方が、その町なりその国が発展するわけでございますから、そういう点との兼ね合いで大臣のお考えをお聞きしているわけでございます。

○塩川国務大臣 こちらの方でもどんどん出ていくし、向こうもどんどん来てくれる、これが一番上できだと思ふのです。ただし、それが無競争にやられまして、相手も傷つけば日本も傷つくという、野方図に無統制でやるといふことについては、私は、先ほどから言っています国の権益を守るといふ点から見てどうだろう、そういう点を心配するのです。だから、おっしゃる通りに、それはもう交流が多いほど活気があり、繁栄をするし、またそのことが利益を直接国民に与える、それも間違いないことだろうと思ひます。

○中馬委員 そのときに、一つの制約として空港の問題があるのです。この空港をいま国際空港として外国の乗り入れを認めている空港、それからそのほかの空港で乗り入れを認めていない理由といひますか、制約といひますか、その辺についてちょっと御説明いただきたい。

○松井(和)政府委員 通常、相手国と日本との間で航空協定を結びまして、その航空協定でそれぞれの国のお互いの乗り入れ地点というものを定めるわけでございますので、この乗り入れ地点の交換といふのが非常に大きな権益の一つになっていることは御承知のとおりでございます。現在そういう航空協定上、多くの国との間におきまして自国発の地点というのには限定しないのが普通でござ

いますので、日本国内の各地点から海外へ向けて、たとえばアメリカならアメリカへ向けての日本発の地点というものを日本航空がふやすといふことはできるわけでございまして、現に昨日から千歳空港発ホノルル便といふものが創設されたといふことでございまして。

現在そういう意味で国際空港、要するに定期便の就航する空港といふのは、いま申しました千歳を含めて十二の空港がございまして、それから、そのほかに最近国際線のチャーター便が非常に多く利用されるようになってまいりまして、ただいま申し上げました十二の定期便の就航しておりません空港の中で、国際チャーター便が最近の実績として出ております空港が大体七つぐらいございまして。

そういう意味で、かなり日本の空港も国際化が進んできておる。したがって、わが国から海外に行く窓口といふものはかなり広がってきておる。ただし、相手国の企業が日本国に乗り入れてくる場合の地点といふものは、先ほど申しました協定上の権益によりましてある程度限られたものになる。そこへ、たとえば東京とか大阪とかあるいは福岡というようなところに相手国から乗り入れてきてもらう、日本国から外へ出るときにはそれ以外の地点からも出ていくというような形が通常でございまして。

○中馬委員 東京、大阪あるいは福岡についてはかなり便数の制限もあろうかと思ひます。そうするならば、その乗り入れ空港を千歳、鹿児島あるいは長崎といったところに広げるお考えはございせんか。

○松井(和)政府委員 確かに成田、大阪という日本国中心になるべき国際空港が、施設の面から非常に制約をされておる、これは御指摘のとおりでございます。しかしながら、これは相手国との交渉の結果決まるわけでございまして、相手国が日本国に乗り入れ地点として第一に希望するのは、当然のことながら成田であり、成田に次いで大阪であるわけでございまして。私もがかわりてやっていますかといふことを提示しまして

も、相手国がこれを断るといふケースが多いわけでございます。したがって先ほど申しましたように、どうしても相手国の乗り入れ地点といふのは東京であり大阪を希望する、こういうケースが多いといふことでございまして。

○中馬委員 希望とすれば、もちろん東京、大阪を希望するものでしょうけれども、それが便数で制約があつてどうしてもだめだといった場合に、たとえば鹿児島なら鹿児島、あるいは千歳なら千歳を提示した場合に、相手がそれでもいいですよと言つた場合にはお認めになるのですか。

○松井(和)政府委員 これは航空協定上の権益の交換でございまして、日本国としてたとえば相手国に要求する権益と、そのバランス上これが均衡が保たれるという判断がなされました場合には、また相手国がそれを了承しました場合には、他の空港を相手国に提供するということは当然可能でございまして。

ただ、いま御指摘の千歳空港は防衛庁の空港でございまして、これはいささか問題があるろうかと思ひます。

○中馬委員 まだ日本に希望しておつて日本が認めてない国が三十ほどあるかに聞いておりますけれども、その国々でそういうようなところはございせんか。

○松井(和)政府委員 ちょっと私いま記憶しておりますが、たしか少し前のケースでございましてけれども南太平洋のナウルから鹿児島に入りたといふケースがございまして、現在たしか鹿児島にそれを認めておりますが、その他現在、成田待ちと言つてはちょっと言葉が悪いのでございまして、成田の能力が完全になるまで待つていただいている国々、その中で成田以外のところを希望しているという国は、私いまたしかそういう国はないといふふうには記憶しております。

○中馬委員 私の意図して言っておりますのは、そのように日本に來たい国があるならば、ある程度日本がそこに飛ばす余裕がなくてもこれは与えてやつていいじゃないか。もちろん将来について

一つの保証はもらつておくことでございましてけれども、そういうような国際化を考えた上での各国との航空協定といふのがあつてもいいのじゃないかと思つております。その場合の空港につきましては、まだまだいろいろな地点が考えられるのじゃないかならうかといふような気がいたします。

日本航空のあり方についてなんですが、国策会社といふことを非常に強調されるわけでございましてけれども、国策といふのは何ですか。

○松井(和)政府委員 先ほど申しましたように、国際間の航空路線といふのは二国間が協定を結んで権益を交換する、いわば国家の権益でございまして。その国家の権益である路線を日本国の利益のために運営する会社が国策会社といふふうな考えでおります。

○中馬委員 その国策会社というのは、政府が直接出資したりあるいは国営であつたり、そういう必要があるのですか。

○松井(和)政府委員 ただいま申し上げましたように、国の権益をいわば国にかつて代行する企業主体といふふうには考えておりますので、これにつきましては国が一定の出資をするといふのは当然のことではないかと思つております。

世界の航空会社を比べてみまして、ソ連や中国のようないわば国が直接行つていふような企業、これを一番左に置くといひまして、その次にありますのがイギリスのBAでございまして、これは国が一〇〇%出資をして企業形態としては株式会社、つまり公有民営の形態でございまして。これはオーストラリアのカンタス航空などもこれに入ります。第三のグループといひまして、たとえばエア・フランスといふのはたしか九八・五%ぐらいの政府出資、それからドイツのルフトハンザその他が七割程度の政府出資、だんだん比率が下がつてまいりまして日本航空は四割、あるいはスイス航空は二割五分といふような政府出資の形態、つまりこれは民と公との共有で民営という形態でございまして。そして、一番右にアメリカの全く私企業の形態、大ざっぱに世界の航空会社を分けるとその

四つの形態になろうかと思いますが、アメリカの複数の非常に歴史の古い巨大な航空企業、これが民営で行っております例はいささか特例ではないかと思っております。その他の国におきましては、ただいま申し上げたように、国が一定の出資比率を保って国が監督をするという形態が、その国を代表する国際航空会社として最もふさわしいという形態で進められておるといふふうに考えております。

○中馬委員 国益を代表する企業なりそういう業種の場合に、国が出資し、あるいは監督しなければならぬという御発言でございますけれども、しかし、いろいろな場面において国際的な交渉というのは国益を代表してやられているわけですね、自動車交渉にしましても繊維交渉にしましても、しかし、自動車に政府出資しなければいけませんでしょうか。あるいは運輸省なり通産省が直接に内容にまで立ち入って監督しなければ、その自動車あるいは繊維各産業が国益に反するようなことになりましようか。

○松井(和)政府委員 先ほど御答弁申し上げましたとおり、国際航空路線と申しますのは、航空協定によって国同士が交換した権益の上に成り立つ、その権益を行使する企業でございます。自動車、繊維とは全く性質の違うものと考えております。

○中馬委員 ここで議論しても始まりませんけれども、そのようなことで、いろいろな国益を代表する、あるいは国益を守るといふような意味におきまして、必ずしも国営で、あるいは国の監督が非常に強くなければだめだとはどうも考えにくいのでございますけれども、そういう点からいいたしましても、果たして一社だけでいいのかどうかという問題にまでひっかかってくるわけでございます。

大臣、いかがでありましよう。

○塩川国務大臣 現在の日本の状況なり世界各国の航空需要、こういう状況から見ましたら、当然日本として国際航路を担当するのはやはり一社で

いいんではないかと思ひます。それは国際航路を持つておるといふことは大変な投資が必要でございますし、それにまたそれだけの人員の教育というものも大変でございますし、数社が日本で国際航空を持たなければならぬというほど、現在まだ日本自身としての航空事情にはないと思ひております。いずれそれは時代が変わつてまいりまして、そういうこともあり得るかも知れぬと思ひますので、われわれはただそれに固執しておるといふわけじゃございませんけれども、現在の情勢ではまだ一社でこれの責任は十分果たし得られるんではないかと思ひております。

○中馬委員 将来は考えるというふうなお考えでございますけれども、日本航空は世界で三位か四位の大企業になっております。これは国鉄のことからも言うんですけれども、余りにも企業の一つの形が大きくなり過ぎますと、いろいろな意味で非効率が出てまいります。ですから、日本航空のほかにもう一つ日本航空のようなものをつくれというんではなくて、場合によっては二つに割つても競争させた方が、日本のためにあるいはそれぞれの企業のためになるんじゃないかという気がするのです。

それから、他国の例のことをおっしゃつておりますけれども、日本の経済規模あるいは人口といったものからいしても、欧州の二つや三つの国を合わせたぐらいの力があるわけですね。そうしますと、その航空会社が一つでいいのかどうか。むしろそこが何らかの形で非常に非効率になつてきて、国鉄のような形になつた場合に、それに代替するものがなかつたら逆に大変じゃなからうかという気がするのでございますけれども、大臣いかがですか。

○塩川国務大臣 中馬さんに一つ誤解があるんではないか、誤解と言へるかどうか、認識の相違かも知れませんが、確かに日本航空は世界で一けたにランクされるような航空会社になりまして、また積み取り比率も非常に上がつてまいりました。しかし、その中身をよく見ますと、そのふえ

た原因は日本人の乗客なり貨物がふえたということなんです。決して外国の物を、人をががつた獲得して、たとえばヨーロッパ人を日本航空でどんどん運ぶ、それがふえた、それもありません。ありますけれども、今日の乗客の内訳、貨物の内訳を見てまいりますと、やはり日本人が対象なんです。そうしますと、日本の国内で国際航空を二つに分けたといたしましたならば、それは日本人の乗客をとり合はせておるといふこと、これが一番極端に出てくる、ロスになるんだらうと思ひます。それを二つに割つて、片方は外人専門に獲得してくれるんだ、これも経済摩擦が起こるかも知れませんが、しかしそういう事情にはなかなかならない。もちろん二つ三つに分割すれば外国のお客さんの獲得にも懸命の努力はするでしょう。けれども、乗客そのものを見ますと、やはり自国のナショナルフラッグに頼らう、やはりこういうことがどの国でも多いようです。そういう点を見ますと、私はまだ当分の間はこれでいいんではないかなという感じがしておるのです。

○中馬委員 しかし一方、海運界を見ますと、海運界は便宜置籍船の国を除けば日本が世界一の商船隊を持つておるわけですね。これはそれぞれの企業がそれぞれの場合によつては国内のお客のとり合ひまでもして力をつけたために、あるいはまた外国の荷物もどんどんとつていく、あるいは乗客もとつていく、そういう形の中から世界一の商船隊ができてきたんじゃないでしょうか。

そういう意味で、今後のことをお考えになる、あるいは日本の乗客だけを積むというんじゃないやなくて、世界に雄飛する、それこそ国策であり、国益であるというならば、もう少し競争体制をやつた方がいいんじゃないやなからうかと思ひるのでございますが、どうですか。

○松井(和)政府委員 ただいま先生海運の例をお引きになりましての御質問でございますが、海運の場合はもとと海運自由の原則でございますが、これによつて自国海運を大いに伸長し、あるいは第三国間の貨物をとるといふようなことで、

確かに御指摘のように、日本海運は現在世界に冠たる力を備えておると思ひます。

ところが、航空の場合は、先ほど御答弁申し上げましたとおり、あくまでも相手国と自国との間で互恵平等の原則に立つて協定を結ぶ、したがつて輸送力も両当事国が半々に運ぶということとを本来の原則としておるわけでございますが、最近たとえば相手国からさらにその先へ行くいわゆる以遠権を行使いたしまして、自国と相手国以外にいわば第三国の輸送を行うというふうなケースがかなりふえてまいりました。一例を申し上げますと、東南アジアの国が日本以遠、日本からアメリカへの路線を運航する。そういたしますと、日米の間で日本とアメリカの両当事国が五〇、五〇を運んでいくというわけにはまいらないで、第三国もある程度のシェアが獲得されてくる、こういうことでございまして、そのシェアの適正な比率というものはなかなかむずかしいと思ひますけれども、かつて海運の場合でもUNCTADで四、四、二という、両当事国が四対四、第三国が二という比率が討議されましたが、航空の場合にも大ざっぱに言えば両当事国が各四、第三国が二というあたりが一つの目安ではないだらうかというふうに考えられますので、海外に雄飛してじゃんじゃんかせぐというふうなことは、海運の場合と航空とはいささか事情が違うんじゃないだらうか、かように考えます。

○中馬委員 先ほど中村委員の方も指摘されましたけれども、航空貨物の需要が非常に大きくなつてくる。そのときに、日本貨物航空株式会社ですが、こういうた認可申請も出ております。これを慎重に検討するといふ大臣の御発言もございましたが、私の先ほど言いましたようないろいろの意味で、このことから言いますと前向きに検討してほしいという気がするんですが、その慎重な検討というのは前向きの検討なのか後ろ向きの検討なのか、ひとつ。

○塩川国務大臣 政治家の検討といふのは後ろ向きで検討したつてだめです。それはやはり前向き

なんです、しかし先ほど来言っていますように、航空貨物に見ましても乗客に見ましても現在のところはまだそんな状況では実はないんです。ですから、将来においてはこれは変わってくると思います。だから、その条件が、たとえば施設の問題なりあるいは産業構造の改革なりあるいは燃料というのはいく大きく変わるかと私は思うんです。そういういろいろなものを総合して考えていくべきであって、現在の時点ですら競争を激化するためには、刺激を与える観点からみても、この観点から、刺激を与えるの観点からみても、これはいかにがなるの、現在の状況から見ましても、私はそう思うております。ですから、何も私たちはかたくなに考えておるんじゃないのです。そういう客観的な情勢が生まれてくれば当然これは考慮しなければならぬ問題だろうと思うておりますが、現在はそのようではないということを申し上げておるんです。

○中馬委員 もちろん将来の方向として、そういう方向が前提のこの日本航空株式会社の改正であればこちらも認めることであるのでございませうけれども、しかし先ほど言いましたように、この中にはやはり運輸省の監督が非常に強いというようなことがあるんですね。もういろんな方が御指摘なさっておりますから詳しいことは申しませんが、たとえば役員人事につきましても、なぜ役員の方々の任免権を大臣が握っていないか、なぜ役員の方々の任免権を大臣が握っていないか、一つは企業として社長にお任せになるのですから、その社長が一番やりやすいようにされた方が、一つの企業の自由な、それこそ民間の活力を十分に生かしたようなことになるんじゃないか。その点で朝田社長はどうお考えでございましょう。もちろん一つの国家的なことでも対米交渉あるいはいろいろな交渉にも当たってほしい。しかし、日本航空を預かる者として、自分たちはそんな制約を受けずに、あるいは政府に別にお金も出してほしくない、どんどんやらせてほしい、経営者であればそういうお気持ちじゃないか、うかと私は思うのですが、どうですか。

○朝田参考人 いまのお話のようなことなら好ましいという考え方もありますけれども、これは総体的にはかの改正法案の条項とあわせて考えなければならぬと私は思っております。規制をある程度緩和する、そのかわりに、民間の活力を十二分に発揮できるような体制にするけれども、それを動かす役員というものを一般的にあるいは後見的な監督というようなことでそこだけ押さえる、こういう考え方もこの改正法案に盛り込まれておる思想でございまして、十分それが適切な考え方であると私は考えております。

○中馬委員 ところで、日本航空の五十四年度は営業利益は赤字、経常利益はわずかな黒というところでございまして、五十五年、もうこの三月で終わりますが、見込みはどうでございませうか。○朝田参考人 五十五年は三月末で会計年度が終わるわけですが、五十五年は、第二次石油危機で燃料費が非常に高騰いたしましたし、あるいはそのために国際企業間競争も非常に熾烈になりましたし、大変苦境に立っておりますけれども、経常利益十億円の計画を立ててこれを何とか達成できるんじゃないか。この三月期の決算、ことにこの三月の一月間の締めがいろいろなもの、が全部年度末で集約されておりますので、外貨債務の評価がえとかいろいろ技術的な決算の問題が明らかになりますれば、特別利益も合わせると何とか民間株主に八分の配当は継続できる、こういうふうな考えております。

○中馬委員 今後の問題として、油が高騰するわけではございますし、人件費も航空会社さんといふのは一般の民間企業よりもはるかに高い給料をお払いになっております。こういうようなことで、需要もいまのところそう伸びておらないわけですね。五十六年度の見通しはいかがですか。○朝田参考人 五十六年度の見通しは、収支じりだけを申し上げますと、政府の株式にも配当しなければなりませんので、配当所要利益、税金、法人税、住民税も合わせましてどうしても税引き前百四十億の利益を上げなければ政府の株にも配当できま

せん。

そこで、先ほどお答えを申し上げましたように、私どももできるだけ採算性が向上できるように、そしてできるだけ適正需要、適正輸送力というものを考えたものにして、そしてロードファクターを高めまして採算性を向上してまいりたい。それでも中国とかインドとかあるいは米国の西海岸のように需要が堅調なところは輸送力の供給力というものを上げていく、ふやしていく、こういうふうな考えております。もちろんその根底には、役員全員協力力をいたしまして販売増強運動あるいは間接的な経費は徹底的に削減をする、労働生産性を高めていくというところ、引き続き努力をしまいたければならぬところでございまして、そういうことでできるだけ採算性を向上させるということで、路線便数計画等もそういう意味で見直して新しい計画で臨みたい、こう考えております。

○中馬委員 日本航空はかなりの関連事業といえますが、子会社等をお持ちでございませうけれども、日本アジア航空あるいは数社は利益を出しておりますが、むしろ赤字のところもあるわけではございまして、これを連結したらどういう形になるのですか。最近の二、三期だけでも連結した数字をちょっとおっしゃっていただければと思います。

○朝田参考人 連結決算を實行しておりますのは関連会社五社でございまして、いま御指摘の日本アジア航空それから南西航空、航空開発、それからAGSといましてエアポートのブランドハンドリングをやる会社がございます。それから、旅行開発株式会社、これはJALPACの仕事を企画をしておるところでございまして、連結決算対象関連会社はこの五社でございますが、これを連結決算をしてみました結果は、五十四年度の連結決算の経常利益は八億八千五百万円でございます。私どもの単独の経常利益は、先申し上げましたように四億でございまして、それを上回っております、こういう状況でございまして。

○中馬委員 連結した結果が逆にいいのであれば寄与していることで、好ましいことではあるわけではございます。ただ、関連事業のあり方あたりについて少し日航社長の方のお考えをお伺いしたいのでございませう。たとえばパリの日航というのを持つておるわけですね。そうすると、JALPACとKで連れていってパリの日航ホテルに泊めてそしてまた帰ってくる、当地には全然お金も何も落ちないわけですね。全部日本航空が吸い上げるという形で、これは相手の国にとっては余りおもしろくないことじゃないかと思うのです。いろいろな国際交流を深める意味でも、自分がわざわざ外地にホテルをつくるんではなくて、むしろいろいろなところと提携しながら進める方がいんじゃないかと思うのですが、社長いかがですか。

○朝田参考人 先生のいま御指摘の点は確かにございまして、現地ですべて一貫して旅行から食事に至るまで、ホテル等関連会社の間で吸い上げてしまふ、こういうようなことはありますけれども、そういう現地の企業活動を通じて現地における職員を雇用するとか、エンプロイメントの問題もございまして、それからまた現地のそういった利害関係をうまく調整をしながらやっておりますことでもございまして、その点は細かい神経を使いながら共存共栄の実を上げていかなければならぬ、こういうふうな考えております。

○中馬委員 いまおっしゃいましたように、それこそ国策会社とおっしゃるのであれば、その程度、日本の国際的な立場も考慮して、相手国とも刺激なしに共存共栄される方がいんじゃないかと思っております。それからHSS Tの実用化の問題でございまして、これは実用化で、場合によっては人まで乗せて動かしてあったのに、いま断念されたような形だと聞いておりますけれども、その点についてお伺いいたします。

○小林説明員 お答えいたします。HSS Tは、日本航空が西ドイツの技術をもとにいたしまして開発いたしました常電導磁気浮上方式鉄道の一種でございまして。五十四年当時、日

本航空が中心になりまして、重電、鉄鋼あるいは土木等の関連企業に参加を求めまして、株式会社を設立いたしました。この株式会社が開発を行うという構想を持っていたわけでございます。しかしながら、この技術というものが世界でも初めての技術でございます。開発に多額の資金を必要といたしますし、利潤が期待できないというような点から、株式会社方式というのは不適当ではないかという意見が大勢を占めたわけでございます。そこで、日本航空といたしましては、鉱工業技術研究組合法に基づきます技術研究組合を設立いたしました。この組合はいろいろ税法上の特典もあるわけでございますので、この組合が開発主体になりまして将来の開発に当たるといふことで、現在関連企業とも組合設立のための折衝が続けている段階でございます。

ただ、将来の開発を行うに当たりまして、まず技術的ないろいろな問題がございます。そこで、技術的な諸問題を説明をいたしまして将来の開発のための指針をつくりまして、その上で組合をつくるということが、これも関連企業間の強い御意見、御要望でございますので、日本航空といたしましてはまずその開発指針を作成する、それができましてこの組合が設立できるのではないかと、この見通しを持っておりまして、またわれわれもそういう報告を受けている次第でございます。

運輸省といたしましては、この常電導磁気浮上方式鉄道が低公害あるいは高速性という点で非常にすぐれた交通機関であるという認識を持っておりまして、この開発を促進する立場でございます。が、将来の開発のための技術指針というものが非常に大切でございますので、現在運輸技術審議会におきまして御審議をお願いしながら、また調査委託費によりましてこの指針の作成のための作業を鋭意続けていくという段階でございます。

○中馬委員 国鉄の方式と両方あるようでございますけれども、技術的な面ではどちらが先に実用化のめどが立つこととございますか。

○小林説明員 国鉄の方の超電導と常電導と、こ

れは磁気浮上ということで原理的には同じでございますが、その技術内容というのは相当異なるわけでございます。そこで、それぞれの方式について、現在技術開発が進められているという段階でございます。どちらが早く実用化になるかという点につきましては、私も専門家でございますので、ちよつとお答えしかねます。

○中馬委員 何か両方で張り合っているようでもあります。あるいは運輸省が何か中で少し制約するよう状況にもなっているようなことを聞いておりますが、いずれにしても、これにつきましても日本航空がやはり国営といふか、半官半民にしまして、国の監督権が非常に強いがためにそういう問題が起こってくるのじゃないかと思ふのです。これが民間企業であれば、企業の自主的な責任でどのような研究開発をしようが、それは企業の自由でございます。あるいはそれがひいては日本の技術開発にもいい意味で寄与していくのではないかと、そういう意味で、そういう意味におきまして、いずれにしても、この提案の趣旨にございまして、民間の活力を十分に生かしたような形で、自主的あるいは弾力的な一つの運営ができますような日本航空となりますことを、運輸省としまして、ひとつ将来の方向としてははつきりやっていたきたいということをお願いいたしまして、質問を終わらせていただきます。

○小此木委員長 吉原米治君。

○吉原委員 いまのH S S Tの話でございますが、国鉄とどちらが早く実用化されるかという質問でございますけれども、少なくとも私が承知しておる限り、日航の方がかなり遅くから研究を開始されて、技術面では一歩リードされておるよう聞いております。特に国鉄は三十七年から研究開始をされて、日航は四十九年から、遅くから研究を始めて、しかも実用化には遠いところまで日航の開発は進んでおるといふうに聞いておるわけでございますが、第一、日航という航空事業の事業者はこの種の研究をさしておるといふその本

旨がどうもぼくにはもう一つつかめないのです。何か承りますと、国鉄の開発といわばミックスをして、日航の持っているリニアモーターカーを一本化するといふか、むしろ日航の方から取り上げる。それがために、いまいろいろな工作が運輸省内部でやられているように私は聞いておるわけでございます。

まず、日航朝田社長に聞くんですが、日航にそういう研究開発を命じたといふか、指示したといふか、そういう考え方、H S S Tを開発研究されて、航空事業に直接メリットがあるんではないですか。そこら辺を先に聞きたい。

○朝田参考人 私どもが技術者中心に研究開発を始めた動機は、もちろん西独のクラウス・マッファイの基礎原理をもとにいたしまして、これを開発研究をいたしましたわけでございますが、その動機になりましたのは、成田の空港というのがアクセスが非常に悪い。いまのような事態じゃなく、まだ開港が非常に遅延しておりました時代でございまして、アクセスもそれなりに大変条件が整わないといふことで、航空輸送需要というものの、あるいは利用客というものをと大きく発展拡大するにはこういうものの研究をしておくべきだといふことで、社内で研究を始めたわけでございます。

しかし、これは実用段階にまで持っていくというのには大変むずかしい問題がいろいろございまして、どうしてもある時期において、これ以上新しい交通システムとして完成するのは、ますます技術的な問題の詰めを行わなければならぬ。これは日本航空が今後も引き続きやってまいるといふわけにはまいりません。いまおっしゃるように、プロパーの航空運送事業というものの、それはもう体力としても耐えられませんが、ひとつナショナルプロジェクトとしてお取り上げ願いたいというところで、運輸省にお願いを申し上げたような経緯でございます。

○吉原委員 国鉄は。

○永光政府委員 国鉄の超電導の磁気浮上方式の

鉄道につきましては、先生御承知のように、集電を非接触でやりまして、五百キロ程度の超高速での都市間輸送ということをおねらっております。H S S Tが、いま申されましたように、空港アクセスなり近郊都市輸送というような分野を主としてねらわれておると比較いたしますと、超高速の都市間大量輸送ということを目指しまして開発をいたしておるところであります。

○吉原委員 率直にお尋ねするのですが、いまどちらの開発段階が優位か、こういう質問に対しては専門家でないから何とも言えませんが、回答でございますが、私が承知しておる限り日航の方がかなりリードされておるようでございますが、政府も五十四年度から六億円の補助金をつけて、現実にはこれはお流れになって、五十五年度も結局繰り越し、どうもこういうことになっておるようでございます。

これは運輸大臣、とうとうこの六億円は出さずにしまふといふこととございますか。

○塩川国務大臣 いや、六億円使いたいのです。が、まだ使えるような環境と受けざらができておらないといふことで未執行であります。

○吉原委員 六億円を出資する受けざらを早くくろう、そして六億円を有効に活用したいといふことのようにございまして、これに対して、去年の十二月でございますが、H S S Tの新会社、新組織といふか、他の業者、他の業者といふよりも日航も含めて、何か国鉄だけで研究開発をしようという意図があるように聞いておるのですが、そういうことはないのでございましてか。

○塩川国務大臣 私が承知しております範囲内で申し上げますと、このH S S Tを日本航空が導入されたというのは、何と申しましょうか、十分な準備がなかったのではないかと私は思うておるのです。先ほど朝田さんからもお話ございましたように、成田と羽田を結ぶアクセスとしてこれを使いたいというので、西ドイツで出ておった特許を日本へ導入されたのですが、私の直感的な感覚で申して恐縮ですが、これはアイデアを実験

してみたという範囲のものではなかったのかと思うのです。ところが、日本航空としてはこれをアクセスに使うというので、たてまえでばつぱつとやってしまつてさつとアクセスでいけるだろう、そういう予想があつたのではないかと。ところが、こういうプロジェクトの研究を進めると、大変な問題が次々と出てくる、輸送機関の新規技術、先端技術を開発するということは簡単なものじゃないですね。そこで、やつてまいりましたら、たとえば公害問題に対してどうするか、あるいは建設、具体的な土木関係はどうなるか、あるいはエネルギーの関係はどうなるかと、いろいろの問題が付帯して出てまいりました。それだけじゃなくして本体の研究もこれからますます進めなければならぬ。

そこで、こういう事業は同種類の重電機関係の企業と共同して開発される方がいいのではないかと。ということで、私たちが希望しておりますのは、鉱工業技術研究組合という制度がございます。この制度に乗せてそういう技術に関係のある各社が共同してやつてもらいたい、そういうことの方が完全を期せるし、かえつて技術の開発が早くできると思ひまして、それに移行しようということでございます。したがつて、その研究組合ができるならばそれに対して補助金も出そう、こういうことで予算を計上してきたということでございます。

○吉原委員 いまの大臣の答弁で理解がいきました。結局、飛行機屋さんは飛行機を一生懸命やつておればいいじゃないか、何も国鉄みたいなことをやる必要はないじゃないか、そんな意味だろうと思はれるわけでございます。

朝田社長、これは全くあなたのアイデアでぽつと思ひつきでやられて、やり出してみたら、いや、これは大変なことだから皆さん寄つてたかつてやってください、こういう投資の仕方、私は前回傍系企業をたくさん例に挙げたのですが、思ひつきにしては余りにも度が過ぎるのではないかと、こういう気がしてならぬのです。今日まで投資を

された、たくさん金額になると思ひますけれども、そんなものは大日航から見れば大したことはない、ちまたでうわさされておる日航重役のおもちゃじゃないか、こういう批判があるということについては社長としてはどう思はれますか。ついで思ひつきでやつたけれども、いや後悔しておるということになっておるのでございますか、どういうことでございますか。

○塩川国務大臣 西ドイツから特許の移管をされて、それから非常にじみちな研究をしてまいりました。ですから、技術の開発は相当進んだと私は思つておるのです。ところが、当初はアクセスにすぐ間に合うだろうと思つておられたのが、研究したらなかなか深いところがある。ですから、日本航空としてこれを意図されたのはあくまでもアクセス、だから国鉄とかなんとか、そんな意識は全くなく、現在国鉄の超電導とかの常電導といふものは全く用途も違うだろうし、また開発の方法も違うといふことはわれわれも承知しております。だから、H S S T、あれは近距離の輸送機関として開発したい、こういう気持ちはあるのです。ですから、私はただ単に日本航空だけの問題としてではなくして、運輸省の技術としてもこれを活用していきたい、そういう気持ちを持つていま取り組んでおるということです。

○朝田参考人 単なる思ひつきでおもちやのようなことをやったのじゃないかといふことでございしますが、私はそうは思ひません。ある程度のことであるわけですが、国鉄と同じようなことをやつていられるわけがありません。五百キロメートルのスピードの都市間大量輸送を考へておられる、先ほどから説明がございましたように。常電導磁気浮上方式の交通機関として私どもは三百キロくらい。それは先ほど申し上げましたようにアクセスの問題、これは大変だ、だれも研究に手をつけていないので、ある程度のところまでは研究して、これを政府その他にナショナルプロジェクトとして、私どもの実力のほどは知つておりますから、ここまでやれば後はお取り上げいただければ

う、こういうことで申し上げたわけでありまして、その受けざらができていないということも事実でございます。鉱工業研究組合というものを設立すべく関連産業界とお話を申し上げましたが、なかなか進みません。それも事実でございますが、これも一つはいかに今後の開発がむずかしいかということを示しているのだと私は思ひます。それは技術の問題もさることながら、これが実用化されて企業化するかどうかというところにだれも自信がない。ですから、私どもはナショナルプロジェクトとしてこういう新しい交通システムをお取り上げください、そこで私どもの任務は終わつておる。終わつておるといふけれども、むだ遣ひしたのじゃないか、こういうことの御批判があるかもしれない、航空全体として周辺を取り巻く環境整備といふことも私どもの仕事であらう、こう考へてやつたわけでございます。

○吉原委員 この問題だけに時間をつぶすわけにまいりませんので、前回、二十日に二時間にわたつて質問をしたわけでございしますが、幾分徹底を欠いたきらいもございしますので、その個所についてまた質問をさせていただくわけでございします。この事業計画、これは単年度ずつ出されるわけでございますが、日航の出されております中期計画という資料を読ましていただきますと、その収支予算、この計画を見てみると、五十六年度は百六十三億、いま社長は百四十億ぐらゐが、政府株に対する配当を考へると最小限度のものだ、こうおっしゃつておられますが、中期計画の中では五十六年度百六十三億、続いて五十七年度は四百一億、五十八年度では四百七億、そういう経常利益を配当を考へるようでございますね。これはあくまでも後配制を今回法改正によつて改正をして、政府株へも配当をせむためにこういう利益計上を考へておる。特に、五十七年度四百億を超える経常利益を考へていらつしやる背景には、料金値上げといふものを考へていらつしやるようでございますが、結局この後配制をやめて、政府

株へも配当します、補助金は要りません、こう社長はかつていいことを言つておられるけれども、中身をずつと考へてみると、結局は利用者負担によつて政府株へも配当する、こういうことにつながらつていくのではないかと。

あるいはまた、社債の発行高にいたしまして、現在二倍のものを五倍まで引き上げる、枠を広げるといふ。そうすると、七百億の約五倍になります、三千五百億ぐらゐの社債の発行高になります、この中期計画でいきますと何年間に分けて、D C 10を三十機購入しよう、いい飛行機を買おうといふ計画のようでございますが、三十機新しい機材を購入するその財源が約三千六百億ぐらゐのようでございますね。そうすると、ちやうどこの社債の発行高の枠を広げて、そして新規購入をする機材の財源に充当する、どうも金額が似通つておるのだ、そういうことも実は考へていらつしやるのか。そうなつてまいりますと、社債について利率が要るわけでございまして、このごろのことですから八%ぐらゐの利率を考へますと、その利息分だけでも約三百億、単年度に経常収支に影響を与えるといふことになつておるわけ。結果的に経常収支がやりくりつかぬ、非常に無理がいくといふことで、これまた運賃値上げにはね返つてくる。株式の後配制をやめました、なるほど政府の出資は国民の血税ですから、それに対して八分配当をしましょう、それだけでは一般の国民は、それは結構でございますと言ひに決まつておる。私も大賛成です。ところが、中身は、利用者負担によつてそれを賄おうといふ計画になつておる。これじゃ何のことはないじゃないか、こう言わざるを得ぬのですが、社長としてはどういうお考へでございますか。

○朝田参考人 ただいま御指摘をいただきました中期計画というのは、そして単年度の利益の額を御指摘になりましたが、これは五十四年の当初につくりました、第二次石油危機以前に策定をいたしました中期計画でございまして、その後、燃料

費の大変急激で大幅な値上がりとか、あるいは需要が低迷をしたりして与件が変動いたしております。事情が根本的に変わっておりますので、私どもは、一時アップカーブに上がっていただくというふうな時期に策定をいたしました中期計画というのはいまそういうことはなかなか現実には合わない、したがって見直さなければならぬ、こういうふうに考えております。

そこで、先のことはよくわかりませんけれども、後配株というのから脱却して、政府の株にも配当する、しかし利用者の負担においてやるのじゃないか、こういう御批判でございますが、遠い将来はともかくといたしまして、来年、先ほどから申し上げておりますように、経常利益で百四十億の利益を上げなければ政府株にも配当できませんので、その際に、五十六年度において百四十億の経常利益を上げませんと政府株にも配当できませんので、われわれは大変努力を必要とするわけでございますが、五十六年度においては、国内の運賃の値上げは考えておりません、こういうこととでございます。

それから、中期計画で、先ほど導入機数を御指摘いただきましたが、いまの計画では、私どもは四年間で二十機程度の導入を考えておるわけでございます。当時の中期計画とは様相が非常に変わっております、こういうことで御了解をいただきたいと思っております。

○吉原委員 中期計画は資料が古い、その後の情勢変化があったからということで、中身についてはあのものではない、あのものよりもむしろ圧縮されるだろう、こういうことで理解してよろしゅうございますね。

続いて、前回同様、きょうも議論がありましてけれども、例のキャリーオーバーについて技術部長に再確認をしておきたいのですが、現場のメカニックからこういうふうに自分たちは指導を受け、また現実にもそういう姿勢で取り組んでおりますと言っておるの、つまりD整備から下の整備ですね、CとかBとかAとか。

〔委員長退席、宮崎委員長代理着席〕

そういう下の段階の整備に向かつては、キャリーオーバーはゼロ、こういうことでこのD整備が済んで運航する飛行機については、そういう指導を受けてきておる。そのことに間違いはないかどうか。午前中、午後のあなたの答弁を聞いておりますと、そういう指導を口頭でも何でもしておきながら、現実にはD整備から依然として何十カ所というキャリーオーバーのままで飛行機が飛んでおる。これは前回御指摘をしたメインベースにおける、これは成田のことでございましょうが、重整備作業時には、すべてのふぐあい事項はクリアにして運航する思想、この思想というのはあくまでも一本貫かれておるのじゃないか。それは今回のわれわれの質問の中で、いや、それはたてまえで、現実には実際に運航に差し支えなかったら、キャリーオーバーは何十カ所もあっても、それは技術的な面を検討した上でのことだから、D整備から出た飛行機がキャリーオーバーの個所が何十カ所あってもそれは何ら差し支えない、差し支えないという、いままであなた方が指導なさった方針から外れることになるのですが、その点はどうでございますか。

○長澤説明員 D整備というよう大きな整備におきましては、たてまえということではなくて、原則としてそういうキャリーオーバーはなくすべきものでございませう。ただ、原則としてなくすべきものでありますけれども、時として予定された部品の入手の見込み違い、または予期した以上の作業が発生するというようなことから、やむを得ず次の機会へその作業を持ち越さざるを得ないというようなことが生ずるわけでございますけれども、そういう場合でも、いかなる場合でも安全上の対策というものは完璧にした上で持ち越す、こういうことでございませう。

具体的に少し申し上げますと、たとえば過去半年の間にDC8につきまして五機ほどD整備、オーバーホールを実施いたしております。そして、それぞれについて、そのオーバーホールのときに

是正すべきふぐあいとして千数百から二千の箇所が指摘をされております。そのうちの二機につきましては、一つは千三百七十二のふぐあいが指摘され、一つは千六百九十一のふぐあいが指摘されておりますけれども、これらはすべてクリアしまして、持ち越しはゼロということをやっております。その中で一番多かったのは、この三月にオーバーホールを終わりましたJA八〇四五という機体でございませうけれども、この機体では千四百八十二のふぐあい事項が指摘されたのでございませうが、その中の三十四はこのオーバーホールを終わるときまでに是正できなかったというところでございませう。

その中身はどういうことであつたかと申し上げますと、そのうちの三十三、その大部分はデラミネーションという現象でございまして、これはハニカム構造というものが航空機によく使われておりますけれども、ハニカム構造の接着が浮き上がったといひますか、部分的にはがれておる状態になっておる、そういうことでございませう。それで、これにつきましてはフラスナーでとめまして、安全上支障がないような修理作業、作業自体は終わったわけでございますけれども、フラスナーは表面が、頭が少し飛び出まして、びょうの頭が出た形になるわけでございます。こういうふうに出たままに、空気の抵抗が多いものですから、その分だけ燃料の消費がふえる。省エネの見地からはいくらいいものは新品にかえてフラットな状態にして飛ばす、こういうことの方がより望ましいというわけで、可能な限りフラットな状態のものにかえようということをしたわけでございますけれども、部品が入っていないために、安全上の手続は完全にクリアしておるのであります。運航上のほかの見地からもつとていい形に修正すべきだということでございます。ほかの一件は小さなクラックがあつたということでございませうが、これはストップホールという一般的に使われており

ます修理方法で修理をされております。これもいづれはきちつとしたものと取りかえる方が望ましいということ、キャリーオーバーされたわけでございます。こういった千四百八十二挙げられたふぐあい事項のうちの三十四はどうしてもクリアできなかった。

そのクリアできなかった中身は、いま申し上げたようなことでございまして、私どもも本来D整備のときにはこれは完全にクリアしてやるべきものであるということで、日本航空に對しまして、整備計画を立てるときにきちつとした計画を立てて、持ち越しを少しでも減らすように、こういう持ち越しがあるということは工程管理上後々いろいろと気を使わなければいかぬという問題も残しますので、極力修理持ち越しを行うことのないように指導しておる、こういうことでございませう。

○吉原委員 技術部長、私が聞いておるのは、その話は前回耳にたこになるほど聞いておるわけなんです。D整備から出る飛行機は、少なくともキャリーオーバーはゼロでなければいかぬ、クリアでなければいかぬ。少なくとも仮の整備じゃだめですよという思想があるんでしょう。だから、具体的な作業報告書で前回も質問したのですが、D整備を終わった飛行機はもうキャリーオーバーというふうなものはないんだ、つまり安全運航上仮の方はしなくてもいいんだ、つまり安全運航上仮の整備でもよろしい、こういうふうに理解していいんですなという点を確認しておるのです。

○長澤説明員 整備という観点から申し上げますと、仮ということではなくて、そういう修理作業をすることによって機体の安全性というものは完全にもとに戻しておるわけでございます。あと残っておりますのは、いまの例で申し上げますと、空気抵抗がふえるという問題があるとか、あるいはほかによく残っておりますのはペイントを塗るかえらというふうな作業で、間に合わないときに残すということはありますけれども、安全上の処置はすべてクリアになっておるという、作業管理

上キャリアオーバーという項目が若干出ることがあるということでございます。

○吉原委員 何回聞いても同じような答弁でございしますが、議事録が残りますから、あなたの答弁を現場の技術屋さんは、私は議事録ができれば現場へ送りますから、それは少なくとも私が聞いた限りでは、このキャリアオーバーの個所が千何百力所なんというものはもう不常です。こういう安全に対する危惧の念から現場の技術屋さんはそういうことをばくに説明しておる。いまのあなたの答弁はそのまま議事録になって出ますから、それを現場の人は当然読まれる。あなたのおっしゃることはそういう意味で徹底するわけですから、少なくとも私どもの方に日航は不完全な飛行機のままで飛んでおるんだという印象を与えるような、そういう話は今後は出ないと思えますけれども、私もそれなりに勉強させていただきましたから、おっしゃっておる話はわかります。

安全問題は前回もやりましたからこの程度にいたしました、時間がかかり切迫しておりますから、問題の労使問題。私がこの労使問題を非常に重視しておるのは、御案内のとおり、労使関係が不正常ということは航空機の安全運航に大きな影響を与える、そういう観点からこれまで社長に開きするのですが、一連の不当労働行為事件、こういうものに対する日航の労務政策について前回もただしたところですが、朝田社長は前回の答弁で、組合分裂なんというものは組合の方針が違うから自動的に起きたことであって、会社はいささかも関与しておりません、会社の関知しておるところでない、こういう意味のことを発言なさっていらつしやいます。

しかし、これは地労委や中労委に、十五件もいままでも不当労働行為事件が発生しておるわけでございますが、そういう意味では私も分裂組合の出身でございますからその辺はよく理解がいくわけでございます、会社が関知しない組合の分裂なんというものはもう日本全国ないと思つて差し支えないと思うのですが、あくまでも会社は関

知しません、会社が手をかしたものでありませ

○朝田参考人 分裂をいたしましたのは、客室乗員組合が分裂をしておる。一つは客室乗員組合と、全労客乗支部というものに分裂をいたしておるわけでございますが、ちょうど四十九年から五十年の春闘にかけまして、客乗組合が非常に強い要求から延べ十三日にわたるストライキが打たれたわけでありまして、こういうような方針とか運動路線にはもうついていけない、批判的なグループが事実、存在をいたしておりまして、そういう方々が客乗組合を脱退をして全労客乗支部というものを結成したものでございます。

〔宮崎委員長代理退席、委員長着席〕
その際に、そういった大変批判的な一部組合員、それから職制の末端において、ちょうど接点になるところにおいて、そういう非常に深刻な考え方の職場の雰囲気でございますので、一部不当労働行為と思われるようなことがあったことは私は否定をいたしません。しかし、かといって、もとよりこういう大きな流れというものに対して会社が左右し得る立場にないと私は思うわけでござい

ます。
一方、そういうような考え方を持っておるわけでございまして、この件について労務問題だ、こ

う言つて平然としておるわけでは決してございせん。大変不幸な事態でございますので、一日も早く正常な関係に戻るような、そういう努力も私も経営側の方におきましてしなければならぬ、こういうふうな考え方をしております。

この分裂組合に行つたつて常識になつておるのじゃないか。会社は一切育成強化について——なるほどの労使協調、ストライキを否定する組合ができることは、それは企業にとつてはある面ではいいかも知れませんが、私どもに言わせれば非常な前近代、古い感覚の経営者だと言わざるを得ないわけですが、そういう組合の育成に對してあくまでも手をかしていないとおっしゃいますか。簡単に、その手をかしたのか、かさないのかというところ。

○朝田参考人 手はかしております。

○吉原委員 手をかしております、こ

う言ひ切られると、社長、後に問題は残ると思ひますよ。今日まで、これは資料があるのですが、これは四十三年度の七月の資料なんです。この資料を見ますと、これは不当労働行為事件で出された資料「第八九号証ノ二」というやつ、これによりまして、時間内の組合のストライキはきわめて悪いことだ、こういう路線を持つておる組合の委員

会、大会、こういうものが毎月、あるいは大会は年に一回でございまして、委員会とか本部執行委員会とか、いろんな会議が毎月のようにある。これらすべてが組合の給料、組合活動に会社の給料が払つてある。これでも、一方の方の組合はこれは無給ですわね。こ

つと以前のことは私はよく承知いたしません、いまはずつと相当長い期間そういう方針で来ております、事実またそういうことで運営されておると私は考えております。

○吉原委員 あなたは少なくとも社長になられてから十年、社長になられるまでは副社長が専務かやつていらつしやる。いまの話、先ほどの質問の中でも、日航が始まつて三十周年の記念式、この秋ですか、やられるようでございますが、その中で十八年もあなたは日航に役員をしていらつしやる。四十三年といふのはいまから十三年前でし

やう。少なくともあなたが社長になられるまで、恐らく社長になられるまでは専務か副社長をなさつていらつしやる。こういうことはありません、そんな組合の会合に会社の給料を払つた覚えはございませんと言ふのですか、あくまでも資料あるのですよ。
しかも、あなたが社長になられた四十七年、四十七年

十七年、いや五十年ですね、一番新しいので。五十年に、スチュワードスの組合を分裂させたでしよう。しかも、四十七年の交通安全対策特別委員会、これは亡くなりましたが党の久保代議士の質問に対して、社長は、労使関係の正常化に努力する、こう国会で答弁なさつていらつしやる。それから今日までも八年も九年もたつておるのです。労使関係の正常化にどのよう

○吉原委員 あったやということですから、事実上お認めになったと私は理解いたします。きよ

○朝田参考人 組合がバックペイについて一札を入れた、それでも命令を実行しないのか、こうい

○吉原委員 いま労働省にお尋ねをしても、関係各省が協力をして解決をつけたというケースも、

何回も同じようなことを繰り返して答弁をされておるようですが、もうここらで日航の

たい。その上にひとつ大臣、運輸省としても、事
航空機の安全と密接不可分な問題ですから、大臣
の決意も最後に伺って、私の質問を終わりたいと
思います。

○朝田参考人 ただいまのお話、私も痛感をいた
しておる責任の上から申し上げても、できる
だけ速やかに労使の関係を安定したい、この考え
方には変わりはないと思います。今後も一層の努力
をいたしまして、特にまた諸先生方の御指示にも
あずかりまして、できるだけ努力を続けてまい
りたい、こう考えております。

○塩川国務大臣 ただいま朝田社長も言っておる
ことでございますので、私たちもできるだけ早く
この問題が解決するよう強く期待するものでござ
いますし、また、われわれといたしましては重大
な関心を持って今後見守っていきたいと思ってお
ります。

○吉原委員 終わります。

○小此木委員長 これにて本案に対する質疑は終
了いたしました。

○小此木委員長 これより討論に入ります。

討論の申し出がありますので、順次これを許し
ます。宮崎茂一君。

○宮崎委員 私は、自由民主党を代表いたしまし
て、本案に対し、賛成の討論を行うものゝありま
す。

日本航空株式会社は、昭和二十八年発足いたし
ましたが、諸種の理由により大幅な赤字を出す結
果となり、昭和三十年法改正を行い、政府出資の
増大、助成措置と監督規制の強化等を行ったので
あります。その結果、同社は現在では国際定期輸
送において世界第四位の実績を上げる等、欧米の
主要航空企業と比肩し得るまでに成長いたしまし
た。

本改正案は、政府所有株式に対する後配制を廃
止するとともに補助金交付に関する規定を削除し
て、政府助成の適正化を図っております。また、

役員人数及び業務執行組織の法定制並びに役員
兼職制限に関する規制を廃止するほか、毎營業年
度の資金計画及び収支予算の認可制を廃止して、
一層機動的な事業運営を行うよう措置しておりま
す。さらに、社債の発行限度を、資本金及び準備
金の二倍から五倍に拡大することとしておりま
す。

これらの措置は、現状において当然の措置であ
ると存じます。

以上、本改正案は、日本航空の事業の発展と近
年の変動する国際情勢等にかんがみ、同社が一
層自主的、弾力的な事業運営を行い得るよう改
正しようとするもので、きわめて適切妥当な措置
であり、その早急な実施を強く望むものでありま
す。

政府は、日本航空の経営の一層の改善のため適
切な指導を行うとともに、日本航空は、本改正案
の趣旨を体し、みずからの責任においてその事業
の一層の発展を図り、もって国民的要請にこたえ
るよう最大限の努力を尽くすことを強く要望いた
しまして、私の賛成討論を終わります。(拍手)

○小此木委員長 次に、吉原米治君。

○吉原委員 私は、日本社会党を代表いたしまし
て、日航法の一部を改正する法律案に反対の討論
を行います。

日本航空株式会社は、国策で創立された企業で
ございます。したがって、その使命達成の責任
は、他の民間企業とは比較にならないほど重い
ものでございます。しかしながら、今日までの経営
姿勢は、たゞ重なる指摘にもかかわらず、法を無
視した不当労働行為事件の頻発などに見られるよ
うに、社会的にも厳しく批判されるなど、きわめ
て憂慮すべき事態を招いているのが現状ござい
ます。

しかるに、今日の法改正の目的は、こうした企
業体質を改善しないまま、政府からの監督規制を
緩和し、単に役員数をふやす、あるいは社債の発
行限度を大幅に緩めることなど、そのねらいはよ
り一層自由な企業活動を保障するための措置を求

めることを中心としたものでございますが、今日
までの質問の中で明らかにいたしておりますよ
うに、不正常的な労使慣行、また従業員アンケ
ーに見られますような安全運航体制に憂うべき状
況が続いておる現状からいたしまして、これが是
正をされない限り、国の監督権限をさらに強化す
ることこそ急務であつて、緩和するなどのような
今回の法改正は不適切である、以上の理由で反対
をいたすものでございます。

討論を終わります。(拍手)

○小此木委員長 次に、四ツ谷光子君。

○四ツ谷委員 私は、日本共産党を代表して、日
本航空株式会社法の一部を改正する法律案に対
し、反対の討論を行います。

今回の改正は、日本航空株式会社の政府持ち株
への配当と引きかえに政府の監督権限の緩和を行
い、民営色を強め、日航を一層大企業、大資本と
して保護育成するものであり、これは航空会社の
公共性や安全性の確保という国民的課題に反する
措置と言わざるを得ません。

今日、航空輸送も増大し、公共性が重視されな
ければならぬときに日本航空株式会社がもうけ
本位のものに放置することは、航空輸送の安全の
確保から見て絶対に軽視できない問題でありま
す。日本航空株式会社の経営と経理を国会に報告
させ、国会の十分な監督と規制が行われることこ
そ必要です。

ところが、今回の改正案はまさにこれらに逆行
するものであります。しかも、最近では国際電信
電話会社疑獄事件にも見られるように、特殊法人
等の不正事件が相次いでおり、今回の改正案は特
殊法人などへの監督強化を求める国民の声にも反
するものであることを強く指摘いたします。

第一に、監督規制の緩和についてですが、航空
会社の最大の課題は安全性の確保です。本委員会
の審議でもわが党が指摘したように、航空機の安
全、耐空証明上重大なふぐあい事項を応急処置の
まま一年も飛行させたり、また人手不足等による
整備の繰り延べなどは、もうけ本位の日航の経営

姿勢を示す何よりの証明ではありませんか。ま
た、労働者への不当労働行為の常習会社であると
の指摘にもあらわれているように、日本航空は本
来労働者の諸権利を規定した法律を守っておりま
せん。今回の監督規制の緩和を行う改正法案は、
ますますもうけ本位の経営を促進することとな
り、安全確保に重大な影響を与えるものでありま
す。

第二は、役員定数を法定事項から定款事項への
移行及び役員兼職制限規定の廃止についての問
題です。政府は事業規模の拡大、国際関係等、業
務の複雑多様化に柔軟に対応するためと説明して
いますが、法定定数十八名の役員中二名が非常勤
役員、しかも労務対策役員が三名も配置されて
いるのが現状です。役員定数を法定事項から定款事
項に移すことは、日本航空の自由な判断で役員定
数を定めようとするものです。さらに、常勤役員
の兼職制限規定は第二十二国会で改正された規定
であり、当時政府は、運輸事業は特に安全性を強
調しなければならぬとして、仕事に役員が専念
することが適当であるとの提案説明を行っていた
ものです。日航は、当時に比べ事業規模は大幅に
拡大されており、こうしたことから、ナショナル
ルキャリアにふさわしい役員業務に対する責任
もこれに比例して一層明確にしておくべきです。
ところが、今回の改正案では、兼職制限規定を廃
止し、一方で役員定数を定款へ移すという逆行し
たものになっていきます。

第三は、社債発行限度を二倍から五倍に拡大す
る問題ですが、現状でも商法第二百九十七条の規定
を上回っており、さらに大幅に拡大しようとする
ものです。これは金融資本等への依存を強化する
ものであり、また政府保証債の増大につながるお
それがあります。こうした大量の社債発行は放漫
視の経営体質が一層進行することになります。さ
らに、こうした経営は運賃原価にはね返り、最終
的には国民、利用者への負担の増大にもつながる
ものであります。

以上三点にわたって、今回の改正案の重要な問題点を指摘いたしました。最後に、わが党は航空行政の民主的、自主的發展を目指して一層奮闘することを表明して、討論を終わります。(拍手)

○小此木委員長 これにて討論は終局いたしました。

○小此木委員長 これより採決に入ります。

内閣提出、日本航空株式会社法の一部を改正する法律案について採決いたします。

本案に賛成の諸君の起立を求めます。

〔賛成者起立〕

○小此木委員長 起立多数。よって、本案は原案のとおり可決すべきものと決しました。

お諮りいたします。

ただいま議決いたしました法律案の委員会報告書の作成につきましては、委員長に御一任願いたいと存じますが、御異議ありませんか。

〔異議なしと呼ぶ者あり〕

○小此木委員長 御異議なしと認めます。よって、さよう決しました。

〔報告書は附録に掲載〕

○小此木委員長 この際、塩川運輸大臣から発言を求められておりますので、これを許します。塩川運輸大臣。

○塩川運輸大臣 ただいま日本航空株式会社法の一部を改正する法律案につき、慎重御審議の結果、御可決いただき、まことにありがとうございます。

審議中における委員各位の御高見につきまして、今後その趣旨を生かすよう努めてまいれる所存であります。

○小此木委員長 内閣提出、外貨埠頭公団の解散及び業務の承継に関する法律案を議題といたします。趣旨の説明を聴取いたします。塩川運輸大臣。

外貨埠頭公団の解散及び業務の承継に関する法律案

〔本号末尾に掲載〕

○塩川運輸大臣 ただいま議題となりました外貨埠頭公団の解散及び業務の承継に関する法律案の提案理由につきまして御説明申し上げます。

京浜外貨埠頭公団及び阪神外貨埠頭公団は、昭和四十二年十月に設立されて以来、外貨埠頭の計画的な整備を推進し、昭和四十年代後半から五十年代にかけてのコンテナ等の外航貨物の急増にこたえてまいりました。しかしながら、外貨埠頭の整備はすでに相当の進捗を見ており、外貨埠頭の緊急に整備するという両公団の設立の目的はおおむね達成されたことから、近年行政改革の一環としてその廃止が取り上げられることになったものであります。

政府といたしましては、このような状況にかんがみ、両公団の解散とその業務の円滑な継承を図るため、昭和五十四年十一月、運輸大臣の諮問機関である港湾審議会に外貨埠頭公団の業務の移管について諮問し、昨年十二月に答申を得たところであり、これを受けて、両公団については、昭和五十六年度内に業務の移管を完了する旨の閣議決定を行った次第であります。

以上のような経緯を踏まえ、政府といたしましては、両公団の業務は、その公共性、国家的重要性を考慮し、港湾管理者が設立する財団法人であつて運輸大臣が指定するものに移管することとし、その運営について国の海運、港湾政策の反映を図るほか、国の助成、債権者の保護等にも配慮を加えることとして、この法案を提出した次第であります。

あります。

次に、この法案の概要について御説明申し上げます。

第一に、両公団は、この法律の施行のときにおいて解散することとし、両公団の一切の権利及び義務は、原則として、各港ごとに一を限り指定する指定法人が継承することとしております。

第二に、政府の公団に対する出資金は指定法人に対する無利子貸付金になったものとし、関係地方公共団体の公団に対する出資金は指定法人に対する出金になったものとするものとしております。

第三に、政府は、指定法人の業務の適正な運営を確保するため、貸付金の届け出の受理、整備計画等の認可、財産処分等の制限等指定法人に対する所要の監督を行うこととしております。

第四に、政府は、指定法人に対し、外貨埠頭の建設等に要する費用に充てる資金の一部を無利子で貸し付けることができるものとしております。

以上が、この法律案を提案する理由であります。

何とぞ、慎重御審議の上、速やかに御賛成くださいますようお願い申し上げます。

○小此木委員長 これにて趣旨の説明は終わりました。

次回は、明二十五日正午理事会を開会することとし、本日は、これにて散会いたします。

午後六時十分散会

外貨埠頭公団の解散及び業務の承継に関する法律案

外貨埠頭公団の解散及び業務の承継に関する法律

（外貨埠頭公団の解散）

第一条 京浜外貨埠頭公団及び阪神外貨埠頭公団（以下「公団」という。）は、この法律の施行の時において解散する。

（公団の権利及び義務の承継等）

第二条 京浜外貨埠頭公団（以下「京浜公団」という。）及び阪神外貨埠頭公団（以下「阪神公団」という。）の一切の権利及び義務（京浜公団に対する政府並びに東京都及び横浜市の出資金並びに阪神公団に対する政府並びに大阪府及び神戸市の出資金に係るものを除く。）は、公団の解散の時において、京浜公団に係るものにあつては東京港及び横浜港、阪神公団に係るものにあつては大阪港及び神戸港のそれぞれにつき運輸大臣が指定する法人（以下「指定法人」という。）が、権利及び義務の承継に関し必要な事項を定めた承継計画書に定めるところに従い承継する。

2 前項の承継計画書は、京浜公団又は阪神公団が、東京港及び横浜港又は大阪港及び神戸港に係る指定法人の意見を聴き、政令で定める基準に従つて作成して運輸大臣の認可を受けたものでなければならない。

3 公団の解散の時における政府の公団に対する出資金は、公団の解散の時において、政令で定めるところにより、政府の指定法人に対する無利子貸付金となつたものとする。

4 前項の貸付金の償還に関し必要な事項は、政令で定める。

5 公団の解散の時における東京都、横浜市、大阪市及び神戸市の公団に対する出資金は、公団の解散の時において、それぞれその管理する港湾に係る指定法人に対する出金となつたものとする。

6 第一項の規定により指定法人が承継した旧外貨埠頭公団法（昭和四十二年法律第二百二十五号。以下「旧公団法」という。）第四十一条第一項に規定する京浜外貨埠頭債券（以下「京浜債券」という。）又は阪神外貨埠頭債券（以下「阪神債券」という。）に係る債務は、京浜公団又は阪神公団の権利及び義務を承継した指定法人がそれぞれ連帯して弁済の責めに任ずる。

7 京浜債券又は阪神債券の債権者は、京浜公団又は阪神公団の権利及び義務を承継した指定法

人の財産についてそれぞれ他の債権者に先立つて自己の債権の弁済を受ける権利を有する。

8 前項の先取特権の順位は、民法（明治二十九年法律第八十九号）の規定による一般の先取特権に次ぐものとする。

9 商法（明治三十二年法律第四十八号）第三百九条から第三百十一条までの規定は、旧公団法第四十一条第四項の規定により公団が運輸大臣の認可を受けて京浜債券又は阪神債券の発行に關する事務を委託した銀行又は信託会社について準用する。

10 第一項、第二項及び第六項から前項までに定めるもののほか、京浜債券及び阪神債券に關し必要な事項は、政令で定める。

11 公団の解散の日の前日を含む事業年度は、その日に終わるものとする。

12 公団の解散の日の前日を含む事業年度に係る決算並びに財産目録、貸借対照表及び損益計算書については、なお従前の例による。ただし、旧公団法第十條の規定は、適用しない。

13 前條の規定により公団が解散した場合における解散の登記については、政令で定める。

（指定法人）

第三條 前條第一項の指定は、次の要件を備える法人の申請があつた場合において、東京港、横浜港、大阪港又は神戸港ごとに一を限り、行うものとする。

一 申請者が民法第三十四條の規定により港湾管理者（港湾法（昭和二十五年法律第二百十八号）第二條第一項に規定する港湾管理者をいう。以下同じ。）が設立した財団法人であつて、旧公団法第二條に規定する外貿埠頭（以下「外貿埠頭」という。）の建設並びに貸付け及び改良、維持、災害復旧その他の管理を行うことを目的とするものであること。

二 申請者が次の業務を実施することについて適正かつ確実な計画を有すると認められる者であること。

イ 公団が建設し、又は自ら建設した外貿埠頭

頭の施設のうち、旧公団法第二條第一号に規定する岸壁及び同條第二号に規定する施設（以下「岸壁等」という。）を有償で貸し付けること。

ロ 外貿埠頭の建設を行うこと。

ハ イに掲げるもののほか、公団が建設し、又は自ら建設した外貿埠頭の改良、維持、災害復旧その他の管理を行うこと。

三 申請者が前号イからハまでに掲げる業務（以下「外貿埠頭業務」という。）を実施することについて十分な経理的基礎を有すると認められる者であること。

四 申請者の役員のうち、港湾の建設及び管理に關する事業並びに外航海運及び港湾運送に關する事業について知識及び経験を有する者が含まれるように寄附行為において定められていること。

五 申請者の役員のうち、禁治産者若しくは準禁治産者又は破産者で復権を得ないものがな

六 申請者の役員のうち、禁錮の刑以上の刑に処せられ、その執行を終わり、又はその執行を受けることがなくなつた日から五年を経過していない者がないこと。

2 運輸大臣は、前條第一項の指定をしようとするときは、あらかじめ、当該指定に係る港湾の港湾管理者（以下「関係港湾管理者」という。）の意見を聴かなければならない。

3 運輸大臣は、前條第一項の指定をしたときは、指定法人の名称、住所及び事務所の所在地を官報で公示しなければならぬ。

4 指定法人は、その名称、住所及び事務所の所在地を変更しようとするときは、あらかじめ、その旨を運輸大臣に届け出なければならぬ。

5 運輸大臣は、前項の規定による届出があつたときは、その旨を官報で公示しなければならぬ。

（岸壁等の貸付け）

第四條 指定法人は、岸壁等を貸し付ける場合に

においては、次に掲げる者に対し、旧公団法第二條第一号に規定する外航海物定期船（以下「外航海物定期船」という。）の使用の「単位」ごとに岸壁等を一体として貸し付けるものとする。

一 当該岸壁等に係る港湾を航路の起点、寄港地又は終点とする旧公団法第二條第一号に規定する外航海物定期航路事業（以下「外航海物定期航路事業」という。）を営む者

二 当該岸壁等に係る港湾について港湾運送事業法（昭和二十六年法律第六十一号）第三條第一号の一般港湾運送事業の免許を受けた者

2 指定法人は、岸壁等を貸し付けようとするときは、外航海物定期船の使用の「単位」ごとに当該岸壁等の貸付料の額を定め、その実施前に（第二條第一項の規定により承継した貸付契約に基いて貸し付けられる場合にあつては、当該貸付契約の承継後速やかに）運輸大臣に届け出なければならぬ。これを変更しようとするときも、同様とする。

3 前項の貸付料の額は、運輸省令で定める基準に従つて算出されたものでなければならぬ。

（整備計画）

第五條 指定法人は、外貿埠頭の建設又は改良の工事を行うとき（旧公団法第三十二條第一項の規定により公団が認可を受けた工事実施計画に従つて行う場合を除く。）は、運輸省令で定めるところにより、当該外貿埠頭の整備計画を定め、運輸大臣の認可を受けなければならぬ。

2 運輸大臣は、前項の認可をしようとするときは、あらかじめ、関係港湾管理者に協議しなければならぬ。

3 第一項の整備計画は、次の要件に適合するものでなければならぬ。

一 港湾法第三條の三第九項の規定により公示された港湾計画において定められた外貿埠頭の建設又は改良の計画に適合すること。

二 当該外貿埠頭を構成するそれぞれの施設の位置、規模及び構造が当該施設の用途に対し適切であること。

三 当該外貿埠頭の供用を開始する時期が当該港湾における外航海物定期航路事業に係る貨物の需要に対し適切であること。

（外貿埠頭の建設等に係る資金の貸付け）

第六條 政府は、指定法人に対し、政令で定めるところにより、前條第一項の認可を受けた整備計画に基づき、又は旧公団法第三十二條第一項の規定により公団が認可を受けた工事実施計画に従つて行う外貿埠頭の建設又は改良に要する費用に充てる資金の一部を無利子で貸し付けることができる。

（事業計画等）

第七條 指定法人は、毎事業年度開始前に（第二條第一項の指定を受けた日の属する事業年度にあつては、その指定を受けた後速やかに）、事業計画及び収支予算を作成し、運輸大臣の認可を受けなければならぬ。これを変更しようとするときも、同様とする。

2 第五條第二項の規定は、前項の認可をしようとする場合について準用する。

3 指定法人は、毎事業年度経過後三月以内に、事業報告書、貸借対照表、収支決算書及び財産目録を作成し、運輸大臣に提出しなければならぬ。

（区分経理）

第八條 指定法人は、運輸省令で定めるところにより、外貿埠頭業務及びこれに附帯する業務に關する経理とその他の業務に關する経理とを区分して整理しなければならぬ。

（財産の処分制限等）

第九條 指定法人は、運輸省令で定める重要な財産を譲渡し、交換し、又は担保に供しようとするときは、運輸大臣の認可を受けなければならぬ。

2 指定法人は、岸壁等の貸付けに係る業務の全部又は一部を休止し、又は廃止しようとするときは、運輸大臣の許可を受けなければならぬ。

(役員の選任及び解任)
第十条 指定法人は、役員を選任し、又は解任したときは、その旨を運輸大臣に届け出なければならない。

(監督命令)

第十一条 運輸大臣は、指定法人の行う外貨埠頭業務の運営に関し必要があると認めるときは、その必要の限度において、指定法人に対し、その業務の適正な運営を確保するため必要な措置をとるべきことを命ずることができる。

(報告及び検査)

第十二条 運輸大臣は、指定法人の行う外貨埠頭業務の運営に関し必要があると認めるときは、指定法人に対してその業務及び財産の状況に關し報告させ、又はその職員に、指定法人の事務所その他の事業所に立ち入り、業務若しくは財産の状況若しくは帳簿、書類その他の必要な物件を検査させることができる。

2 前項の規定により立入検査をする職員は、その身分を示す証明書を携帯し、関係人にこれを提示しなければならない。

3 第一項の規定による立入検査の権限は、犯罪捜査のために認められたものと解してはならない。

(指定の取消し)

第十三条 運輸大臣は、指定法人が、次の各号の一に該当するときは、第二条第一項の指定を取り消すことができる。

一 外貨埠頭業務を適正に実施することができないと認められるとき。

二 この法律、この法律に基づく命令又は第五条第一項若しくは第七条第一項の規定により認可を受けた事項に違反したとき。

三 第十一条の規定による命令に違反したとき。

2 第三条第二項の規定は、前項の規定により第二条第一項の指定を取り消そうとする場合について準用する。

3 運輸大臣は、指定法人が第九条第二項の規定

による岸壁等の貸付けに係る業務の全部の廃止の許可を受けたときは、第二条第一項の指定を取り消すものとする。

4 運輸大臣は、第一項又は前項の規定により第二条第一項の指定を取り消したときは、その旨を官報で公示しなければならない。

(指定を取り消した場合における措置)

第十四条 前条第一項又は第三項の規定により第二条第一項の指定を取り消した場合における当該取消しに係る指定法人の権利及び義務の取扱いその他必要な措置については、別に法律で定める。

2 前条第一項又は第三項の規定により第二条第一項の指定を取り消した場合において、前項の法律に基づく必要な措置がとられるまでの間は、運輸大臣が指定する者が、政令で定めるところにより、外貨埠頭業務に係る財産の管理その他の業務を行うものとする。

(運輸省令への委任)

第十五条 この法律に定めるもののほか、この法律の実施のため必要な事項は、運輸省令で定める。

(罰則)

第十六条 第十一条の規定による命令に違反した者は、二十万円以下の罰金に処する。

第十七条 第十二条第一項の規定による報告をせず、若しくは虚偽の報告をし、又は検査を拒み、妨げ、若しくは忌避した者は、十万円以下の罰金に処する。

第十八条 指定法人の代表者又は代理人、使用人その他の従業者が指定法人の業務に関し前二条の違反行為をしたときは、行為者を罰するほか、指定法人に対しても、各本条の刑を科する。

附 則

(施行期日)

第一条 この法律は、公布の日から起算して一年を超えない範囲内において政令で定める日から施行する。ただし、第二条第一項及び第二項、第三条、第七条、第十条並びに第十五条の規定

は、公布の日から施行する。

(権利の承継に伴う経過措置)

第二条 第二条第一項の規定により指定法人が権利を承継する場合における当該承継に係る不動産の所有権の保存又は移転の登記であつて公団が解散した日から一年以内に受けるものについては、政令で定めるところにより、登録免許税を課さない。

2 第二条第一項の規定により指定法人が権利を承継する場合における当該承継に係る不動産の取得に対しては、不動産取得税を課することができない。

(京浜債券及び阪神債券に関する経過措置)

第三条 京浜債券及び阪神債券は、第二条第一項の規定により指定法人が当該債券に係る債務を承継した後においても、社債等登録法(昭和十七年法律第十一号)の適用については同法第十四条の債券とし、証券取引法(昭和二十三年法律第二十五号)の適用については同法第二条第一項第三号の債券とし、資金運用部資金法(昭和二十六年法律第百号)の適用については当該債券が承継時において資金運用部資金による引受けに係るものである場合は同法第七条第一項第七号の債券とする。

(外貨埠頭公団法の廃止)

第四条 外貨埠頭公団法は、廃止する。

(港湾整備緊急措置法の一部改正)

第五条 港湾整備緊急措置法(昭和三十六年法律第二十四号)の一部を次のように改正する。

第二条第二号中「外貨埠頭公団」を「外貨埠頭公団の解散及び業務の承継に関する法律(昭和五十六年法律第 号)第二条第一項の規定により運輸大臣が指定した法人」に改める。

(港湾整備特別会計法の一部改正)

第六条 港湾整備特別会計法(昭和三十六年法律第二十五号)の一部を次のように改正する。

第一条第二項に次の一号を加える。
七 港湾整備事業で外貨埠頭公団の解散及び業務の承継に関する法律(昭和五十六年法律

律第 号)第二条第一項の規定により運輸大臣が指定した法人が施行するものに係る貸付け

第四条第一項に次の一号を加える。
五 外貨埠頭公団の解散及び業務の承継に関する法律第六条の規定による貸付金の償還金

第四条第二項中第五号を第六号とし、第四号の次に次の一号を加える。

五 外貨埠頭公団の解散及び業務の承継に関する法律第六条の規定による貸付金
第七条第一項中「第五十五条の七第一項」の下に「及び外貨埠頭公団の解散及び業務の承継に関する法律第六号」を加える。

附則第十七項を次のように改める。

17 当分の間、外貨埠頭公団の解散及び業務の承継に関する法律第二条第三項の規定による貸付金の償還金は、第四条第一項の港湾整備勘定の歳入とする。

附則第十八項を削る。

(公職選挙法の一部改正)

第七条 公職選挙法(昭和二十五年法律第百号)の一部を次のように改正する。

第三百三十六条の二第二号中「外貨埠頭公団」を削る。

(港湾法の一部改正)

第八条 港湾法の一部を次のように改正する。
第五十五条の七第一項中「及び外貨埠頭公団」を削る。

(関税法の一部改正)

第九条 関税法(昭和二十九年法律第六十一号)の一部を次のように改正する。

第四条第四号中「外貨埠頭公団若しくは」を削る。

第三十四条ただし書中「外貨埠頭公団」を「政令で定める者」に改める。
第三十七条第一項中「外貨埠頭公団若しくはこれに準ずるものとして政令で定める者又は新東京国際空港公団」を「新東京国際空港公団又は

港湾施設の建設若しくは管理を行ふ法人であつて政令で定める者」に改める。

第三十八条第一項ただし書中、「外貿埠頭公団」を削り、同条第四項中「外貿埠頭公団法（昭和四十二年法律第二百二十五号）第三十三条（岸壁等の貸付け）の規定により岸壁等の貸付けを受けた者その他これに準ずるものとして政令で定める者」を「前条第一項（指定保税地域の指定）の政令で定める者から港湾施設の貸付けを受けた者」に改める。

第四十一条の二中「外貿埠頭公団又は」を削り、「外貿埠頭公団法第三十三条（岸壁等の貸付け）の規定により岸壁等の貸付けを受けた者又は第三十八条第四項（指定保税地域の施設の所有者等の義務）の政令で定める者」を「第三十七条第一項（指定保税地域の指定）の政令で定める者から港湾施設の貸付けを受けた者」に改める。

（地方財政再建促進特別措置法の一部改正）
第十条 地方財政再建促進特別措置法（昭和三十年法律第九十五号）の一部を次のように改正する。

第二十四条第二項中、「外貿埠頭公団」を削る。

（所得税法の一部改正）

第十一条 所得税法（昭和四十年法律第三十三号）の一部を次のように改正する。

別表第一第一号の表外貿埠頭公団の項を削る。

（法人税法の一部改正）

第十二条 法人税法（昭和四十年法律第三十四号）の一部を次のように改正する。

別表第一第一号の表外貿埠頭公団の項を削る。

（印紙税法の一部改正）

第十三条 印紙税法（昭和四十二年法律第二十三号）の一部を次のように改正する。

別表第二外貿埠頭公団の項を削る。
（登録免許税法の一部改正）

第十四条 登録免許税法（昭和四十二年法律第三十五号）の一部を次のように改正する。

別表第三中一の二の項を削り、同表二の項中「所有権の取得登記」を「所有権（賃借権を含む。以下同じ。）の取得登記（権利の保存、設定、転貸又は移転の登記をいう。以下同じ。）」に改め、「土地の権利」の下に「（土地の所有権及び土地の上に存する権利をいう。以下同じ。）」を加え、同表四の項中「事務所用建物」の下に「（専ら自己の事務所の用に供する建物をいう。以下同じ。）」を加える。

（地方税法の一部改正）

第十五条 地方税法（昭和二十五年法律第二百二十六号）の一部を次のように改正する。

第七十二条の四第一項第二号中、「外貿埠頭公団」を削る。

第七十三条の四第一項中第二十一号を削り、第二十号の二を第二十一号とする。

第三百四十九条の三中第十九項を削り、第二十項を第十九項とし、第二十一項から第二十九項までを一項ずつ繰り上げる。

第七百二条第二項中、「第十八項又は第十九項」を「又は第十八項」に改める。

附則第十五条第九項中「第二十二項」を「第二十一項」に改め、同条第二十二項中「第三百四十九条の三第二十六項」を「第三百四十九条の三第二十五項」に改め、同条に次の一項を加える。

25 外貿埠頭公団の解散及び業務の承継に関する法律（昭和五十六年法律第 号）第二

条第一項に規定する指定法人が同項の規定により承継し、かつ、同法第三条第一項第二号に規定する業務の用に供する固定資産のうち当該指定法人が承継した日の前日において同法附則第十五条の規定による改正前の第三百四十九条の三第十九項の規定の適用があつたものに対して課する固定資産税又は都市計画税の課税標準は、第三百四十九条、第三百四十九條の二又は第七百二条第一項の規定にか

かわらず、当該固定資産に対して新たに固定資産税が課されることとなつた年度から五年度分の固定資産税又は都市計画税に限り、当該固定資産に係る固定資産税又は都市計画税の課税標準となるべき価格の二分の一の額とする。

（地方税法の一部改正に伴う経過措置）

第十六条 昭和五十七年一月一日までに取得された前条の規定による改正前の地方税法第三百四十九條の三第十九項に規定する固定資産に対して課する固定資産税又は都市計画税については、昭和五十七年度分の固定資産税又は都市計画税に限り、なお従前の例による。

（罰則に関する経過措置）

第十七条 この法律の施行前にした行為に対する罰則の適用については、なお従前の例による。

（運輸省設置法の一部改正）

第十八条 運輸省設置法（昭和二十四年法律第五十七号）の一部を次のように改正する。

第四条第一項第二十五号の三を次のように改める。

二十五の三 外貿埠頭公団の解散及び業務の承継に関する法律（昭和五十六年法律第 号）の規定に基づき、外貿埠頭業務に関し、認可し、又は必要な処分をする

こと。
第二十六条第一項第六号の二を次のように改める。

六の二 外貿埠頭公団の解散及び業務の承継に関する法律の施行に関すること。

理由
特殊法人の整理合理化を図るため、外貿埠頭公団を解散し、同公団が行つてゐる業務を運輸大臣が指定する財団法人に承継させることとする等所要の措置を講ずる必要がある。これが、この法律案を提出する理由である。

昭和五十六年四月二日印刷

昭和五十六年四月三日発行

衆議院事務局

印刷者 大蔵省印刷局

K